

**ARIOLY TURETTI**  
**CARLOS ALBERTO CORTEZ PACHECO**

**A ALAVANCAGEM DA ECONOMIA PARANAENSE FACE AO INCREMENTO  
DA ARRECADAÇÃO DO IMPOSTO SOBRE À CIRCULAÇÃO DE  
MERCADORIAS E SERVIÇOS GERADO PELAS INDÚSTRIAS DE  
AUTOMÓVEIS**

Monografia apresentada ao Departamento  
de Contabilidade, do Setor de Ciências  
Sociais Aplicadas, da Universidade  
Federal do Paraná, como requisito para  
obtenção do título de especialista em  
Auditoria Integral.

Orientador: Prof. Blênio César Severo  
Peixe

**LONDRINA**  
**2003**

## **PENSAMENTO**

“O aparecimento do fenômeno urbano e a evolução científica e tecnológica geraram, no decorrer de poucas décadas, o aparecimento das grandes empresas para produzir os bens gerados pela ciência e pela tecnologia, neste instante, iniciou-se o processo inverso ao da evolução – a era da desumanização”.

Milton de Oliveira

## **MENSAGEM**

“O primeiro que me encontrar entre os injustos, entre os violentos, entre os cruéis, entre os perseguidores, entre os tiranos, o primeiro que me colher em fragrante de esposar a causa do poder contra a justiça, da riqueza contra a miséria, da força contra a fraqueza, das autocracias ou oligarquias contra a liberdade, este terá posto o dedo na minha primeira contradição realmente digna de tal nome. O homem não se contradiz verdadeiramente senão quando contravém à substância das suas idéias essenciais. Dentro delas pode variar, sem contradição envolvendo, melhorando, emendando os próprios erros”.

Rui Barbosa

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus sempre presente em nossas vidas;

A nossas famílias, em especial aos nossos pais, esposas e filhas;

A todos que colaboraram para que alcançássemos mais este objetivo, em especial aos professores e ao coordenador do Curso de Especialização em Auditoria Integral, e ao colega da Receita Estadual, Sr. Claudinê de Oliveira.

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento Econômico

C e T – Ciência e Tecnologia

CIC – Cidade Industrial de Curitiba

CODEPAR – Companhia de Desenvolvimento do Paraná

CTN – Código Tributário Nacional

FDE – Fundo de Desenvolvimento Econômico

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS – Imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Social

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

LRF – Lei de Responsabilidade Fiscal

PIB – Produto Interno Bruto

PRODEPAR – Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social  
do Paraná

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

SEFA – Secretaria de Estado da Fazenda

UET – Unidades elementares de trabalho

## RESUMO

### **PACHECO, C.A.C. e TURETTI, A . - A ALAVANCAGEM DA ECONOMIA PARANAENSE FACE AO INCREMENTO DA ARRECADAÇÃO DO IMPOSTO SOBRE À CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS GERADO PELAS INDÚSTRIAS DE AUTOMÓVEIS.**

Propõe-se a monografia a subsidiar novas decisões governamentais, no tocante a gestão pública estratégica de investimentos. Do ponto de vista tributário, situar, sob a óptica da arrecadação de ICMS, o que representa a indústria de automóveis no setor metal-mecânico, no contexto industrial geral e dentro da economia do Estado. Demonstrar as vantagens e desvantagens da implantação do pólo automotivo no Estado do Paraná, avaliando os reflexos no desenvolvimento econômico e no incremento da arrecadação de ICMS. A técnica de pesquisa utilizada foi a bibliográfica e documental, pautada em dados obtidos através de Institutos de Pesquisa e SEFA (Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná), no período de 1995 à 2002. Observa-se que da análise de visões favoráveis, desfavoráveis, conflitos e concordâncias, proporcionadas por estudiosos, entidades governamentais, políticos e críticos a respeito dos investimentos direcionados para o pólo automotivo, chegamos a algumas considerações. Avalia-se que em termos de criação de postos de trabalho, os investimentos foram significativos e onerosos para o Estado, estimados em R\$ 400.000,00 por vaga criada, havendo reflexos econômicos localizados. O custo fiscal destes investimentos foram elevados, e poderiam, quem sabe, ter sido disponibilizados para outros setores da economia, gerando mais postos de trabalho a custos inferiores. O ideal seria tratar com isonomia tributária todos os setores da economia, dessa maneira, não haveria a injustiça de se investir montantes significativos em organizações externas em detrimento das empresas internas. Por outro lado, considera-se que de maneira geral, os investimentos foram positivos, pois trouxeram benefícios a economia; entretanto, a médio e longo prazo é que poderemos analisar com maior grau de precisão e confiabilidade, visto que, a maior parte do montante de ICMS gerado pelo pólo automotivo, ainda não entrou para os cofres do Estado, provavelmente, quando esta "poupança" estiver disponibilizada, deverá incrementar a economia e propiciar novos investimentos no Estado do Paraná.

Palavras-chave: Alavancagem, Incremento, Arrecadação, ICMS e Montadoras.

E.MAIL: [arioly@pr.gov.br](mailto:arioly@pr.gov.br)

[cacpacheco@uol.com.br](mailto:cacpacheco@uol.com.br)

## ÍNDICE

<b>PENSAMENTO.....</b>	<b>II</b>
<b>MENSAGEM.....</b>	<b>III</b>
<b>AGRADECIMENTOS.....</b>	<b>IV</b>
<b>LISTA DE ABREVIATURAS.....</b>	<b>V</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>VI</b>
<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>2. METODOLOGIA.....</b>	<b>4</b>
<b>3. DESENVOLVIMENTO.....</b>	<b>5</b>
3.1. RESGATE DE UMA ASPIRAÇÃO.....	8
3.2. POLÍTICAS.....	12
3.2.1. Política Econômica.....	12
3.2.2. Política Industrializante.....	14
3.2.3. Política Institucional.....	16
3.2.4. Política Fiscal.....	18
3.2.5. Sincronismo Político.....	23
3.3. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	24
3.3.1. Crescimento Econômico.....	27
3.3.2. Investimentos.....	30
3.3.3. Dinamização dos Investimentos.....	31
3.3.4. Efeito dos Investimentos.....	34
3.3.5. Alavancagem Econômica.....	37

3.4. HISTÓRICO DAS MONTADORAS.....	41
3.4.1. Volvo.....	41
3.4.2. New Holland.....	42
3.4.3. Vw / Aud.....	43
3.4.4. Renault.....	45
3.4.5. Chrysler.....	46
3.4.6. Os Sistemistas.....	47
3.4.7. Tritec Motors.....	47
3.4.8. PPA – Programa Paraná Automotivo.....	50
3.5. TERMOS DO PROTOCOLO DE INTENÇÕES – O OUTRO LADO DA MOEDA.....	53
3.6. A INDÚSTRIA DE AUTOMÓVEIS NO CONTEXTO INDUSTRIAL GERAL E DENTRO DO SETOR.....	58
3.7. A RELAÇÃO DE GESTÃO PÚBLICA ESTRATÉGICA DE INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA.....	61
3.8. VANTAGENS E DESVANTAGENS DA IMPLANTAÇÃO DO PÓLO.....	66
3.9. IMPACTO E INCREMENTO.....	69
3.9.1. Qual o Impacto do Pólo Automotivo ?.....	69
3.9.2. Incremento na Arrecadação.....	72
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>77</b>
<b>5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>80</b>
<b>6. ANEXOS .....</b>	<b>84</b>
ANEXO I - Tabela do ICMS Postergado (Regime Dilação de Prazo)	
Setor de Transportes no Período de 1997 à 2002.....	85



ANEXO II – Tabela da Arrecadação do ICMS do Estado do Paraná por Setores Econômicos no Período de 1995 à 2002.....	87
ANEXO III – Nota Técnica nº 1303 de 2001 da Consultoria Legislativa do Senado Federal.....	89
ANEXO IV – A História do Automóvel e dos Logotipos das Marcas.....	105
ANEXO V – Histórico das Montadoras e Fornecedores.....	116
ANEXO VI – Decreto nº 4323 de 29/06/2001 – PRODEPAR (Programa De Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná).....	134

## 1. INTRODUÇÃO

A política de industrialização desenvolvida pelo governo do Paraná, mais especialmente à partir de 1995, está trazendo reflexos e impactos importantes na economia do Estado, sendo que o volume de investimentos previstos, já pode ser considerado um recorde histórico.

A decisão governamental de atrair indústrias, principalmente do setor automotivo, baseada em gestão pública estratégica visando dinamizar a economia paranaense, caracterizou-se pela renúncia tributária, criação de linhas específicas de financiamentos, doação de terrenos e dinamização da infra-estrutura estadual e ainda a participação societária do governo nos empreendimentos.

(...) existe uma razoável carga direta de estímulos fiscais, financeiros e físicos embutida no programa de industrialização, particularmente a dilação do prazo de recolhimento de ICMS por 48 meses, a participação acionária estatal via FDE (no caso da Renault) e Compromissos públicos de criação de economias externas aos empreendimentos com a execução de algumas obras de infra-estrutura (LOURENÇO, 2000, p.8).

Entretanto, apesar de todo esse crescimento do setor automotivo no Paraná, a expansão das empresas locais, embora significativa, não acompanharam os mesmo níveis de crescimento da produção de veículos.

Conforme o PARANÁ AUTOMOTIVO (1999, p.15), "Por outro lado, o alerta para as empresas locais é que os esforços de melhoria ainda não são suficientes. Houve pouco avanço na modernização da gestão através de mudanças de mentalidade gerencial".

O modelo de incentivos do governo do Paraná, limitando-se ao diferimento do ICMS, foi insuficiente para incrementar as empresas da base local, sendo que empresas tradicionais de outros estados, principalmente São Paulo, já habituadas a

cadeia automotiva, puderam ofertar seus produtos de maneira mais competitiva.

Percebe-se que se a política de industrialização no Estado, tivesse adotado programas de incentivos, modernização e alavancagem das empresas da base local, a distância tecnológica entre as montadoras, os fornecedores sistemistas (fornecedores de primeira camada), com nossas empresas locais não seriam tão acentuadas, tornando-se mais competitivas, e podendo assim supri-las, pelo menos como fornecedores de segunda camada.

Qual o impacto do pólo automotivo ?

Ocorreu um esforço de gestão pública, direcionada para dinamizar a economia do Estado, atraindo novas indústrias, porém com sensível reflexo nas finanças à curto prazo, devido ao volume de investimentos e dilação dos prazos de recebimentos de impostos.

A vinda das novas montadoras trouxe junto inúmeras novas empresas de autopeças, principalmente fornecedores de módulos e subconjuntos. (...) Quadro de pessoal aumentou. Quanto ao número de empregados, cresceu em média 11% em relação a 1999, (...).O impacto do pólo automotivo paranaense já pode ser notado claramente pela geração de empregos e renda para a economia local (PARANÁ AUTOMOTIVO, 2000, p.1, c. 3 e 5).

Estas decisões provindas da gestão administrativa estratégica, foram interessantes, pois o Estado não era um abastecedor do setor automotivo e, assim, até o momento foram implantados empreendimentos de 54 sistemistas, 48 empresas estrangeiras e 6 transferiram-se de outros estados.

Este trabalho tem a intenção de subsidiar novas decisões governamentais de cunho gerencial do Estado, no tocante a formulação de projetos de investimentos, dinamizando os acertos e aprendendo com os erros estratégicos e de planejamento.

Situar a indústria automotiva no contexto industrial geral e dentro do setor, através de dados econômicos do Paraná e da SEFA no período de 1995 à 2002.

Analisar a gestão pública estratégica dos investimentos na indústria automotiva.

Demonstrar as vantagens e desvantagens da implantação do pólo automotivo no Estado do Paraná.

## 2. METODOLOGIA

Os objetivos específicos serão abordados pela técnica de pesquisa bibliográfica e documental, segundo os indicadores econômicos do Paraná, através de Institutos de Pesquisa especializados e dados fornecidos pela SEFA (Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná), no período de 1995 à 2002.

Situar a indústria automotiva no contexto industrial geral e dentro do setor, na economia estadual:

Pesquisar a alavancagem econômica pós implantação do parque industrial automotivo;

Levantar informações através dos dados econômico-fiscais.

Analisar a relação de gestão pública estratégica de investimentos na indústria automotiva:

Analisar as conseqüências para a economia;

Avaliar os reflexos na arrecadação do estado.

Demonstrar as vantagens e desvantagens da implantação do pólo automotivo.

### 3. DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO DE MONOGRAFIA

A implantação do pólo automotivo no Paraná, na década de 90, espelha uma relativa mudança no perfil econômico do Estado; em apenas 5 anos tornou-se o segundo pólo automotivo do Brasil, rompendo as barreiras de uma economia eminentemente agrícola para um salto tecnológico com a instalação de grandes montadoras de veículos e também de seus fornecedores de primeira e segunda camadas.

Quanto a alavancagem da economia paranaense e a arrecadação do ICMS, serão objeto de exploração de seus efeitos e possíveis reflexos positivos e negativos.

Segundo CASTRO (1999, p. 18), “(...) há a expectativa bastante grande de que a atual renúncia fiscal envolvida na política industrializante de atrair investimentos privados será amplamente compensada mais adiante por elevação da arrecadação e geração de emprego”.

As mudanças ocorridas na economia brasileira nos anos 90, em decorrência de acordos do Mercosul, da abertura da economia com concomitante liberação cambial, com o plano real, criaram um novo quadro de expectativas para os estados do sul, que estão estrategicamente localizados no eixo do Mercosul; por razões de logística, tecnologia, confiabilidade e força econômica, as montadoras procuraram trazer seus fornecedores tradicionais de primeira camada (sistemistas) ; o Paraná perdeu aí a primeira onda de investimentos, que poderiam ser atendidos, caso suas indústrias estivessem tecnológica e sistematicamente gerenciadas (gestão dinâmica).

O PIB do Estado do Paraná, apresenta-se em curva crescente, pois em 1999, era de 62,57 (bilhões de reais), representando 6,51% do PIB Brasil, já no ano de 2000 foi de 70,31 (bilhões de reais), representando 6,64% do Brasileiro, observa-se aí, um crescimento real, da ordem de 6,00% do PIB Paraná de 2000 em relação a 1999 e um crescimento participativo no Brasil de 2% .

**Tabela 1 - PIB DO BRASIL E PARANÁ A PREÇO DE MERCADO CORRENTE 1994-2000**

ANOS	PRODUTO INTERNO BRUTO		PARTICIPAÇÃO	VARIAÇÃO REAL ANUAL		
	MOEDA	BRASIL	PARANÁ	% PR/BR	BRASIL %	PARANÁ %
1994	R\$ Milhão	349.205	21.304	6,10	5,85	5,51
1995	R\$ Milhão	646.191	38.369	5,94	4,22	1,78
1996	R\$ Milhão	778.886	47.720	6,13	2,66	7,24
1997	R\$ Milhão	870.743	52.849	6,07	3,60	0,89
1998	R\$ Milhão	913.735	56.766	6,21	-0,12	5,30
1999	R\$ Milhão	960.858	62.579	6,51	0,79	1,32
2000	R\$ Milhão	*1.059.250	*70.314	6,64	4,00	6,00

Fonte: Contas Regionais do Brasil – IBGE/IPARDES

Nota: (\*) Estimativas

Segundo FAYET (2001, p. 2), “(...) nosso PIB deverá crescer de maneira levemente superior ao do Brasil. Quanto a este fato, vale registrar que o Paraná representava 0,9% da produção automobilística nacional em 1998 e saltou para 8% em 2000, mas com tendência crescente na participação”.

A oferta de empregos gerados pela implantação do pólo automotivo, proporcionou significativo desempenho notado na região metropolitana de Curitiba (RMC), conseqüentes de uma mão-de-obra qualificada e programas de capacitação

de recursos humanos (incentivos estaduais) e também o Programa Paraná mais empregos.

O investimento das empresas do setor automobilístico geraram 98,5 (mil) empregos diretos e indiretos, destes 10,5 (mil), são empregos diretos.

As montadoras instaladas no Paraná já chegaram estruturadas, segundo alto padrão tecnológico, forçando adaptações ao seu ritmo, inclusive da parte dos sindicatos; a negociação descentralizada soma-se a situação de uma prática sindical que se obriga a atender novos focos da produção de automóveis, como o Paraná, num forte processo de desconcentração de um sindicalismo antes restrito, ao eixo Rio - São Paulo.

Os metalúrgicos da RMC filiaram-se a Central Força Sindical, que tem se mobilizado para a flexibilização da jornada de trabalho e o sistema de remuneração variável.

Segundo, WOSCH (2000, p.3), “(...) o segmento automotivo tem a característica de criar por si só perspectivas de intensificação e dinamização do fluxo comercial, dada a inclusão de bens tecnologicamente avançados quer na etapa produtiva quer na de comercialização”.

O Estado do Paraná conseguiu, incrementar e modernizar sua economia, mesmo o País atravessando dificuldades econômicas, projetando-se em direção a produção de bens de capital e de consumo duráveis.

Segundo, CASTRO (1999, p. 44), “(...) o estado do Paraná soube acumular competitividade sistêmica, o que gera expectativas otimistas em relação ao desempenho futuro de sua economia, especialmente enquanto estiverem sendo realizados os investimentos anunciados ou em andamento”.



### 3.1 RESGATE DE UMA ASPIRAÇÃO

A visão estratégica do governo paranaense de Ney Braga, gestão de 61 à 64 e 79 à 82, culminou com a criação de diversas entidades públicas visando estruturar o Estado do Paraná e dotá-lo de condições para posteriormente industrializá-lo;

Entre estas: Codepar (Companhia de Desenvolvimento do Paraná); FDE (Fundo de Desenvolvimento Econômico); Sanepar; Telepar; Fundepar; Celepar; Café do Paraná (Companhia Agropecuária de Fomento Econômico do Paraná) e o BRDE.

Ney Braga, foi o Maestro, que regia esta orquestração de abertura da economia paranaense, de acordo com LOURENÇO (2000, p.3) “(...) o esforço de Ney Braga para orquestrar o desenvolvimento paranaense”.

Preocupava-se com energia elétrica, rodovias e ferrovias, Porto de Paranaguá, armazenagem, telecomunicação, ou seja a infra-estrutura necessária para acolher as indústrias que viriam a se instalar durante as décadas de 60 e 70.

Naquela época instalaram-se a Volvo (Sueca) e a Refinaria de Petróleo Araucária, e consolidava-se a CIC (cidade industrial de Curitiba).

Segundo PAZ (1991, p.67) “A rigor, a distinção entre os grandes setores econômicos – indústria/agricultura/serviços – não cabe à economia paranaense, cuja dinâmica repousa, a partir da expansão do final dos anos 60, (...)”.

Quando empresas com grande capacidade de investimentos desejam instalar-se em uma localidade, não apenas observam o retorno do investimento, mas também determinados aspectos, como: localização espacial, capacidade de absorção e aceitação de mercado, bolsões tecnológicos, energia, acesso rodoviário, portos, aeroportos, recursos humanos, chamaríamos de útero, no qual as sementes

do investimento poderiam alojar-se perfeitamente adequados às suas necessidades.

Observa-se que estes aspectos foram viabilizados anteriormente, restando apenas a continuidade e políticas de industrialização sustentáveis.

Nos anos 70, perdem importância atividades tradicionais, como o beneficiamento de café e madeira; em favor de novas, compreendendo gêneros como fumo, química ou os que compõem a metal-mecânica. (...)

Entretanto, a montagem de um embrião da metal-mecânica provocou o surgimento de um processo de relações interindustriais – especialmente dentro de si próprio – internas ao Estado. Outra característica se refere às mudanças na forma de organização industrial, surgindo no Paraná um conjunto de empresas modernas, com ampla escala de produção e uso de tecnologias modernas, concorrendo nos planos nacional e internacional. Decorre daí uma estrutura industrial bastante concentrada, com um reduzido número de empresas gerando parcela significativa da produção, concentrada também em um pequeno número de plantas. (...) A concentração espacial da indústria mostra-se como a contrapartida da crescente concentração industrial em poucas e grandes empresas. Até os anos 60, pequenas empresas operando em mercados locais garantiam uma distribuição relativamente homogênea da produção industrial nas diversas regiões do Estado.

(...) As indústrias não tradicionais concentram-se progressivamente em Curitiba, em especial as da metal-mecânica (PAZ, 1991, p. 68 - 70).

O que ocorreu contemporaneamente no Paraná, no governo Jaime Lerner, é um resgate do projeto industrial iniciado por Ney Braga, com escala mais abrangente, dando ênfase a ciência e tecnologia.

Segundo ANÁLISE CONJUNTURAL (nov/dez 2000, p.7) “Na verdade, a fase de transformação atual representa uma espécie de resgate, em forma ampliada, do projeto de industrialização iniciado na segunda metade dos anos 70 (...)”.

Fatores determinantes como localização espacial, qualidade de vida, infraestrutura, mão-de-obra qualificada, sindicatos menos contundentes, gestão pública estratégica, políticas tributárias, acenaram positivamente para uma nova localização do pólo automotivo brasileiro, sendo implantadas indústrias como: Renault , VW/Audi , Chrysler e muitos sistemistas integrados às unidades , além de

fornecedores como: Tritec Motores, Brose e outros; tornando-se então, o segundo maior pólo automobilístico do País.

Destacam-se nesta gestão industrializante, incentivos estaduais como:

- Recursos para C & T , indicando a prioridade do Estado ao desenvolvimento tecnológico;

- Programa de apoio a pesquisa e à capacitação em C & T, custeando a execução de projetos de pesquisa básica e aplicada, apoiando a formação e qualificação de recursos humanos em C & T ;

- Programa de disseminação científica, patrocinando a organização de eventos científicos e tecnológicos e publicando periódicos e livros;

- Programa sul de pós-graduação, apoio financeiro à programas de pós-graduação;

- Fundo de apoio a empresas de base tecnológica encontram-se em formação;

- Prodepar (Programa de desenvolvimento econômico, tecnológico e social do Paraná), criado por Decreto Estadual de nº 4.323, 29/06/2001, objetiva-se a promover o incremento de gerar empregos e renda, desenvolver a tecnologia ou inová-la de negócios pré existentes ou que venham a se implantar no Estado.

As empresas participantes deste Programa podem postergar o pagamento de ICMS em 48 meses, sendo os percentuais diferentes por municípios, atrelados a similaridade ou não dos produtos e compras de insumos dentro do Estado.

Todas estas benesses e esforços concentrados neste objetivo foram realmente os melhores caminhos a serem trilhados pelos governantes do Estado ?, ou poderiam ser escolhidos outros, talvez menos onerosos, e que também trariam

igual ou até melhores resultados, quando analisamos os reflexos positivos e negativos.

O aumento na arrecadação do ICMS gerado pelo pólo automotivo, por si só seria um reflexo positivo, no entanto, se os rumos tomados por estas decisões governamentais fossem invertidos, poderiam ter sido destinados a outros nichos de negócio, mais interessantes para o Estado e com menos sacrifícios financeiros, assim encontraremos vários reflexos negativos.

### 3.2. POLÍTICAS

A seguir descreveremos breve comentário sobre a política econômica, industrializante, institucional, fiscal e sincronismo político.

#### 3.2 .1. Política Econômica

O autor principal é o governo, nas suas múltiplas formas de exercício do poder, formula preceitos sobre como devem conduzir-se os “grupos dotados de poder”, quando se deseja que, no âmbito do sistema econômico, se alcancem determinados fins. Preocupa-se com a unidade da ação, pela coerência na relação dos fins e no uso dos meios aptos a atingi-los.

É assim ponto pacífico definir-se hoje a Política Econômica, *stricto sensu*, como o estudo da atividade dos Poderes Públicos ou como o aspecto econômico da política governamental em geral, traduzindo-se pela intervenção deliberada do governo nos assuntos econômicos para alcançar seus fins e que permitem o reconhecimento de seu campo específico no âmbito da Economia Política, e caracteriza-se pela coordenação e direção de uma ação unitária.

Nesse sentido é que se servirá quase obrigatoriamente do instrumental analítico da Ciência Econômica, onde variáveis como, objetivo e parâmetros políticos se congregam a um conjunto de relações estruturais.

É precisamente essa ação conjulgadora do poder público, com vistas a maximizar resultados prefixados, por meio de planos e programas de ação, que distingue a macropolítica do particularismo e isolacionismo das políticas parciais e independentes, que caracterizam a micropolítica.

A Política Econômica só se unifica e passa a ser um ramo da Ciência Econômica, ao se identificar com a Economia Normativa.

A Política Econômica é, assim, um ramo essencialmente voltado para o condicionamento da atividade econômica. Os levantamentos feitos pela Economia Descritiva, como vimos, tem a finalidade de suportar os desenvolvimentos elaborados pela Teoria Econômica. E estes, num desdobramento de caráter utilista, serão o suporte da Política Econômica. Assim, por exemplo, quando empregamos a expressão política econômica governamental, estamos referindo-nos às ações práticas desenvolvidas pelo governo, com a finalidade de condicionar, balizar e conduzir o sistema econômico, no sentido de que sejam alcançados um ou mais objetivos econômicos, politicamente estabelecidos. E estas ações práticas, devido a complexidade do mundo econômico e de seus problemas, tendem a ter o respaldo da Teoria Econômica, uma vez que esta última é constituída por um conjunto de generalizações – a nível científico – capazes de dar explicações lógicas e úteis aos fatos, aos problemas e à complexa realidade sobre a qual se pretende atuar (ROSSETTI, 1984, p.65).

As políticas públicas são as responsáveis pelos encaixes das vantagens competitivas, onde influenciam no ambiente macroeconômico, orientando de certa forma as decisões de empresários a produzirem e investirem na economia.

A Política Econômica do Estado do Paraná, elaborou um projeto, com características regionais endógenas, proporcionando um cenário propenso a investimentos com ambiente favorável a competitividade, baseado na abertura de novas indústrias, então , a partir de 1995, o projeto político do governo de Jaime Lerner, orientado à adoção de um conjunto de instrumentos, destinados a mudança de qualidade no perfil produtivo e da tecnologia da estrutura produtiva regional, lançou-se a conquistar relevantes investimentos produtivos, ativando sua estratégica política orientada para o aproveitamento do potencial e aptidões do Estado.

### 3.2.2. Política Industrializante

Entende-se que em uma economia em desenvolvimento a relevância de inversões no setor industrial de transformação ou consumo, implica a discussão de meios e não de objetivos finais. Trata-se, efetivamente, de uma política setorial a nível da Política de Desenvolvimento Econômico.

Parece-nos que o cerne da política de industrialização nos países em desenvolvimento está orientado a reduzir proporcionalmente a população empregada nas atividades primárias, desde que esse constitui o aspecto estrutural característico no processo de desenvolvimento.

A melhor orientação política será aquela que permitir o melhor ajustamento estrutural da economia, não só nos seus aspectos técnico-econômico, mas, principalmente, nas suas consequências econômico-sociais.

A melhor e mais importante razão para se empreender um programa de industrialização é a de que esta pode constituir uma forma de aumento da renda nacional. (...) A atitude do governo em relação aos principais projetos industriais deve se basear no cálculo do valor potencial que cada projeto importante representa para a economia, isto é, a importância do aumento líquido que pode trazer à renda nacional. (...) Projetos industriais bem elaborados e que marcham perfeitamente em sua execução, podem dar considerável contribuição à renda nacional. Tais projetos podem ser encontrados em quase todos os países subdesenvolvidos. A questão é saber descobri-los e fazer com que entrem em funcionamento (BRYCE, 1964, p.22).

A estratégia de industrialização setorial despendida pelo governo paranaense, espelha que o Estado ainda continua sendo o agente fundamental do desenvolvimento, coordenando a ação geral em projetos-chave para gerar economias de escala e desencadear uma série de efeitos induzidos no conjunto da economia, pois a pulverização de recursos no conjunto da economia dispersa e enfraquece os efeitos do encadeamento.

Observa-se então que há importantes impactos sobre a geração de emprego, além dos efeitos de multiplicação sobre a produção de atividades ligadas, de mercado interno.

(...) modernização e diversificação da matriz produtiva regional deriva de um criterioso trabalho do governo do Estado, voltado à identificação e avaliação dos principais entraves ao desenvolvimento do Estado (e respectivas alternativas de superação). O trabalho inclui a descoberta de fatores de mudanças e de novas oportunidades e, preponderantemente, a inserção plena do Paraná no caminho favorável trilhado pela economia brasileira, (...) (IPARDES, O PIB PARANAENSE DE 1998, p.6).



### 3.2.3. Política Institucional

Entende-se que esta política consiste em orientar as transformações institucionais que necessariamente acompanham o desenvolvimento econômico, aperfeiçoando no sentido de abarcarem a alocação de objetivos prefixados.

Vejamos ROSSETTI, (1984, p.36) “Essa secular interdependência entre a Economia e a Ciência Política provém de que compete à política, quando do estudo da organização do Estado e das relações entre as classes dirigentes e as dirigidas, a fixação de importantes instituições sobre as quais se desenvolverão as atividades econômicas”.

O trabalho de adaptar as instituições jurídicas ao processo de desenvolvimento é importante e delicado, pois cria uma legislação que o estimule ou não o obstaculize, podendo também aperfeiçoar as existentes.

Observa-se que raciocinando desta forma é possível elaborar uma política referente às instituições jurídicas.

Também IPARDES, O PIB PARANAENSE EM 1998 (1998, p.7) “(...) vantagens foram multiplicadas pela opção política de reativação de uma retaguarda institucional de apoio a transformação qualitativa da estrutura produtiva estadual, reduzindo sua crônica e incômoda dependência em relação à operação do agro-negócio”.

As instituições jurídicas formam um todo uniforme e conexo, os institutos de direito tem a ver com a atividade econômica e sob esta óptica, com o seu processo de expansão.

A política com relação às instituições jurídicas, visam nas sociedades em desenvolvimento econômico, que o direito não fique em mora com os fatos, mas coloque-se pari-passo com o desenvolvimento.

O Paraná procurou viabilizar juridicamente suas mudanças econômicas, através de instituições e mecanismos, os quais, seus frutos seriam notados no condensamento de medidas que viabilizassem a construção do projeto econômico do polo automotivo que serão melhor entendidas à frente, no sub-título Política Fiscal (onde a política institucional ficará mais evidente).

Os fatores institucionais estão intimamente ligados, como a tecnologia, aos fatores de oferta e demanda. Como apontaram os economistas clássicos, um ambiente sócio-econômico desfavorável constitui em entrave ao desenvolvimento econômico. Instituições precárias e contrárias ao espírito capitalista dos negócios inibem os investimentos e incentivam a fuga de capitais para outros países. (...) O Estado, como instituição, desempenha um grande papel no desenvolvimento econômico, principalmente quando não interfere nas atividades que a iniciativa privada pode realizar com mais eficiência. (...) Um país que pretenda ingressar para o grupo seletivo de países do Primeiro Mundo precisa, em primeiro lugar, criar novos mecanismos de financiamento e desenvolver uma tecnologia nacional capaz de competir em igualdade de condições no mercado internacional, com seus diferentes setores e com uma gama variada de produtos. Os efeitos vão se refletir no desenvolvimento do setor de mercado interno das diferentes regiões e na melhoria da distribuição de renda para o conjunto da população. (...) Ainda existem espaços para a atuação do Estado na programação dos investimentos setoriais e regionais, induzindo a iniciativa privada a seguir os rumos estratégicos do desenvolvimento da economia nacional (SOUZA, 1997, p.400 - 403).

No Estado do Paraná, especificamente na gestão do governador Jaime Lerner, a política institucional foi alavancadora do processo de industrialização, conforme:

(...) o governador Jaime Lerner demonstrou ter absorvido rapidamente um abrangente e minucioso conhecimento das potencialidades, oportunidades, atrativos e limitações locais do Paraná. (...) a alavanca institucional dessa política reside na revitalização do FDE e na utilização competente do Programa Paraná Mais Empregos. O FDE possibilita a participação do Estado com aporte de capital acionário em empreendimentos estratégicos, mediante ações preferenciais, sem direito a voto. Trata-se de procedimento semelhante ao adotado para a viabilização da vinda da Phillip Morris e da Volvo nos anos 70 (ANÁLISE CONJUNTURAL, MAIO/JUNHO 1998, p.13-14).

### 3.2.4. Política Fiscal

Segundo ROSSETTI (1984, p.664) “A política fiscal é constituída pelas diretrizes governamentais com relação aos seus dispêndios e a sua tributação”.

Observa-se que a partir da Carta Magna de 1988, foi que se aumentaram as estratégias estaduais com o intuito de abarcarem investimentos na produção e que gerariam postos de trabalho, deslizando nas águas dos incentivos fiscais, baseada na autonomia adquirida pelos Estados, que passaram a ter prerrogativas ao ICMS, criado nesta.

A União não pode mais conceder isenções de impostos de competência dos Estados e Municípios. Com isso, os Estados puderam exercer e definir suas políticas fiscais, dinamizando o estatuto dos incentivos fiscais.

O desenho desta estrutura fiscal e tributária, foi objeto de muitas críticas dos especialistas em matéria jurídica e tributária; com relação aos efeitos negativos sobre o desempenho da economia e finanças públicas e o acirramento da guerra fiscal.

A Assembléia Constituinte baseou a sistemática da tributação do ICMS, na origem das mercadorias, e não no destino. Compreende-se que o ICMS deveria ser recolhido no Estado onde ocorre a tradição (venda), mas acontece o inverso, o recolhimento ocorre onde a mercadoria é produzida (origem); esta tributação baseada no princípio da origem, abre as portas para o aparecimento da chamada “guerra fiscal” entre as unidades federativas, ensejadas pela Constituição de 88, que vão à contramão dos melhoramentos tributários, ocorridos na Europa e EUA, visando o pensamento alfandegário, causado pela globalização.

Este verdadeiro bombardeiro fiscal entre as unidades federativas, seguem à faculdade de os Estados estabelecerem alíquotas e prazos de recolhimentos do ICMS, e vão além, podem oferecer créditos subsidiados para o pagamento deste. Conclui-se então que as empresas, fartam-se destas benesses fiscais, pois sentem-se atraídas por estes incentivos fiscais, visando baixar seus custos e acumularem maiores capitais de giro, adquirindo maior competitividade no setor em que atuam.

Com relação especificamente as montadoras de automóveis, o próprio Governo Federal, foi quem deu a partida para a corrida fiscal dos Estados, com relação a re-locação de unidades e novas instalações.

No caso da decisão da fábrica de caminhões da VW, a política do governo federal em definir Resende, no Rio de Janeiro, como sede da montadora, estabelecendo programas de investimentos em infra-estrutura e renegociando as dívidas estaduais, foram decisivas para que em 1995, a empresa alterasse o escore das localizações estudadas. Com essa ação o Governo Federal desencadeou a guerra fiscal dos Estados e Municípios na disputa pelos novos investimentos automotivos no país (MEINERS, 1999, p.132).

Nota-se que no caso da montagem do parque industrial paranaense houve grandes estímulos fiscais, financeiros e infra-estruturais, falando-se de ICMS, citamos a dilação de prazo do recolhimento do ICMS por 48 meses, e ainda a quadruplicação do prazo de prorrogação do recolhimento para 69 empresas industriais em setembro de 2002, sendo então cobrado apenas 25% do imposto devido, passando a recolher o excedente após o ano de 2016. Estes 25% são para o fundo de participação dos municípios. Na época a justificativa da medida estava atrelada a cumprimento de acordos com as empresas; estas empresas também foram abastecidas com recursos financeiros do FDE, no financiamento mensal do ICMS devido, operação que chocou com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), após Junho de 2000, o FDE participou acionariamente, no caso da montadora

Renault, e compromissou-se com a criação de economias externas aos empreendimentos com a execução de obras de infra-estruturais.

Houve uma injeção de recursos na economia paranaense, uma verdadeira alquimia financeira em incentivos fiscais. O FDE, por exemplo, é constituído pelos royalties da energia elétrica e pelos retornos dos créditos que foram dispensados ao setor privado anteriormente. O fundo é utilizado como instrumento de participação acionária do Estado em empreendimentos que vão de encontro a estratégia de industrialização, mediante a subscrição e integralização de ações preferenciais, sem direito a voto.

Anteriormente em 1992, já havia sido criado o Bom Emprego Fiscal, passando a chamar-se à partir de 1995 como PME, sendo utilizado de forma mais competente, oferecendo a empresa a dilação de prazo do recolhimento do ICMS, já mencionado, é uma espécie de financiamento de capital de giro.

Entende-se que em 29 de Junho de 2001, o Paraná Mais Empregos, fora substituído, através do Decreto nº 4323, pelo Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná (PRODEPAR), mas com uma novidade o programa, vinculara novas postergações do recolhimento do ICMS ao aumento das compras no mercado interno de peças e componentes.

As benesses fiscais trouxeram grande esfacelamento no FDE, devido a transferência de recursos para capitalizar o fundo de pensões e aposentadorias dos servidores públicos do Estado (Paraná Previdência), sendo ainda mais prejudicada com a não venda da Copel e também os 40% de participação acionária pública na Renault.

Especifica-se o Prodepar com o objetivo de promoção ao aumento da oferta de empregos e renda, desenvolvimento da tecnologia, dando condições à

implantação, expansão, reativação, modernização, inovação a empreendimentos já existentes ou que o desejem. As empresas participantes têm o direito de postergar o pagamento da parte do ICMS em 48 meses, mas há condições do aumento do prazo via a compra de 20% internamente. Se acrescenta mais 12 meses a cada aumento adicional de 20%. Quanto ao percentual de ICMS que pode ser postergado, a previsão é a seguinte: 30% para municípios de Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais; 60% para Campina Grande do Sul, Campo Largo, Londrina, Maringá, Pinhais, Piraquara, Ponta Grossa, Quatro Barras; 75% para os demais municípios; com uma particularidade, se os produtos não tiverem similares no Estado, a parte do ICMS com dilação será de 75%, para os municípios de Curitiba, Araucária, São José dos Pinhais, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Londrina, Maringá, Pinhais, Piraquara, Ponta Grossa, Quatro Barras e de 99% para os demais municípios.

A instalação das montadoras exigiu grande esforço fiscal e financeiro, por estender vantagens e benefícios citados, no entanto, num futuro próximo as consequências do esforço fiscal realizado, poderão afetar os gastos na área social.

Embora muitos empreendimentos resultantes da atual onda de investimentos, não somente no Paraná, não tenham amadurecido, a disputa representa ou não desperdício de recursos públicos ?, pois as regras desse jogo, armas e o território da guerra fiscal tendem a favorecer as grandes montadoras, que têm o controle das negociações, sendo que o Estado, frágil e despreparado, teve seu espaço reduzido, enquanto o setor privado ampliou-se.

(...) o debate político centrou atenções no suposto uso indiscriminado do componente renúncia fiscal, para atração de novos projetos, em sua maioria estrangeiros, (...) Em síntese, não há qualquer sinal de renúncia fiscal no programa paranaense de atração de investimentos apoiado publicamente pelas sete maiores entidades empresariais do Estado. Concretamente, existe um subsídio financeiro transitório, legitimado pelo Legislativo, e integrante de uma ampla estratégia de fomento, dirigida ao barateamento do custo do

capital inicial para o empresário. O pior dos balanços contabilizaria perda acumulada de juros inferior a US\$ 40 milhões/ano, largamente compensada pelas repercussões multiplicadoras dos projetos implantados (ANÁLISE CONJUNTURAL, nov/dez 1996, p.3 e p.5).

### 3.2.5. Sincronismo Político

Pode-se apreciar que com todas estas políticas gestionadas pelo Governo paranaense, que o Estado do Paraná, em meio a tempos instáveis para o Brasil, soube ampliar e modernizar sua economia, para a produção de bens de capital e consumo duráveis, além de regionalmente incentivar seus desenvolvimentos industriais de acordo com suas aptidões.

Na realidade o Estado soube acumular competitividade sistêmica, o que abre o leque à expectativas positivas em relação ao desempenho futuro da economia, como já vimos, o efeito acelerador de investimentos reforçam certos atributos da competitividade da economia.

A colocação de LOURENÇO (2000, p.57) “No final das contas, o Paraná revelou enorme capacidade de sincronização com tais condicionantes, ou mesmo de cumprimento dos requisitos neles embutidos, especialmente em virtude de sua posição geográfica estratégica e de sua rede de infra-estrutura”.



### 3.3. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Observa-se que a Política Econômica objetiva a elevação do nível de desenvolvimento da economia. Elevação a concretizar-se através da elaboração de políticas diversas, cuja coordenação há de chegar numa Política de Desenvolvimento Econômico.

Pretende-se assim, acelerar ordenadamente o processamento de uma expansão que talvez se fizesse natural e espontaneamente, mas nem sempre isto ocorre, conduzi-se muitas vezes de modo adverso aquele almejado pelos interessados.

Há conflito de objetivos, quando da formulação da Política Econômica em geral, apresentando aí, aspectos merecedores de análise cuidadosa, complica-se ainda mais ao se transferir para o plano de Política de Desenvolvimento Econômico.

Entende-se que para atingir níveis mais elevados, são necessárias medidas que visem intensificar o fluxo de bens e serviços, embora somente essas sejam insuficientes.

A existência de tensões inerentes ao processo de desenvolvimento, constitui elemento indispensável e valioso para a sua formulação política.

Torna-se claro que o desenvolvimento exige o crescimento do conjunto das atividades econômicas concomitantemente.

Pode-se considerar que o desenvolvimento econômico é um conjunto de transformações intimamente associadas, que se produzem na estrutura de uma economia, e que são necessárias à continuidade de seu crescimento . Essas mudanças concernem a composição da demanda, da produção e dos empregos, assim como da estrutura do comércio exterior e dos movimentos de capitais com o estrangeiro. Considerados em conjunto, essas mudanças estruturais definem a passagem de um sistema econômico tradicional a um sistema econômico moderno (CHENERY, 1981, p.IX) citado por (SOUZA, 1997, p.21).

Comparando-se as vantagens com as desvantagens do desenvolvimento econômico, acha-se resposta positiva no fato de se conseguirem através do desenvolvimento de uma economia, superar níveis de alimentação, analfabetismo, natalidade, mortalidade, moradia e outros, só estes itens já justificariam as vantagens oriundas da formulação e execução de uma Política de Desenvolvimento Econômico.

Entende-se que realmente a execução de uma Política de Desenvolvimento em uma economia envolve muitos sacrifícios, porém parece-nos sobre a óptica da globalização das principais variáveis reais dos níveis de desenvolvimento, a única capaz de orientar uma política que vise a transformação de uma realidade econômico-social, no sentido da melhoria de seus padrões mais significativos.

Nos últimos anos, o Estado do Paraná está construindo uma instrumentalização eficaz para suportar os revezes da macroeconomia, facilitando-se assim, políticas regionais com garantias que tem proporcionado vantagens ao Estado quanto a eminente retomada dos investimentos no País.

Esses instrumentos podem ser classificados em número de 4:

- 1) Recursos correntes do ICMS e empréstimos externos, repasses federais (fundo de estabilização fiscal), mais royalties de energia,
- 2) Fomentos econômicos, voltados a melhoria em quantidade e qualidade da base econômica regional: através do FDE, Programa Paraná mais Empregos, Paraná Investimentos, Paraná Desenvolvimento e consequente Agência de Fomento.

Paraná Investimentos, instituído pela Lei 11.428 de 14/06/1996, mantida com recursos estaduais (ações das estatais e títulos) e do Banestado S/A Participações, Administração e Serviços - capta recursos financeiros para garantir a contrapartida

estadual dos financiamentos para inversões e infra-estrutura. Atrai investimentos para geração de emprego e receitas fiscais.

Paraná Desenvolvimento, criado pela Lei 11.742 de 19/06/1997 com vínculo com a Secretaria de Fazenda – também participante o FDE e Banestado S/A Participações. Viabiliza as ações na participação minoritária do Estado, quando da existência de implantações de projetos.

Nota-se com a finalidade de Desenvolvimento Estadual, também a criação da Agência de Desenvolvimento do Paraná S/A, pela Lei 11.741 de 19/06/1997, gestora FDE com o objetivo de: dinamização de projetos estratégicos, aperfeiçoamento de padrões de qualidade e introdução de novidades em empresas do Estado, Banco do Emprego.

3) Fundo de previdência dos servidores – o lastro do fundo tem origem em empréstimo externo, venda de ações de empresas estaduais, imobilizados do estado e os servidores contribuirão com percentual sobre o seus salários.

Espera-se que o fundo seja diferencial para alavancagem nos projetos estratégicos da economia estadual, devido sua autonomia financeira.

4) Os resultados dos investimentos desde janeiro de 1995, na casa de US\$ 25 bilhões, entre empreendimentos industriais e infra-estruturais, sendo que até o momento foram confirmados US\$ 1 bilhão com previsão de geração de 18 mil empregos na economia, principalmente de unidades metal-mecânica fornecedoras do polo automotivo da RMC.

### 3.3.1. Crescimento Econômico

A respeito do problema da natureza e das causas da riqueza das nações, Adam Smith estaria postulando o crescimento econômico com complexidade, abarcando a necessidade de desenvolver os recursos econômicos, a necessidade de distribuí-los adequadamente; e a extrema importância da formulação de uma política para assegurar o desenvolvimento e a distribuição.

Observa-se que crescimento econômico é o processo genérico de expansão de determinadas economias, pelo incremento de população e riqueza, envolvendo apenas (processos de adaptação da mesma espécie que as mudanças nos dados naturais), estes incrementos apenas produzem mudanças qualitativas. Assim, o crescimento econômico, em contrapartida ao desenvolvimento, não implica no surgimento de novos fenômenos qualitativos.

A idéia é a de que o crescimento econômico, distribuindo diretamente a renda entre os proprietários dos fatores de produção, engendra automaticamente a melhoria dos padrões de vida e o desenvolvimento econômico. Contudo, a experiência tem demonstrado que o desenvolvimento econômico não pode ser confundido com crescimento, porque os frutos dessa expansão nem sempre beneficiam a economia como um todo e o conjunto da população. (...) O crescimento econômico precisa, portanto, superar o crescimento demográfico, para expandir o nível de emprego e a arrecadação pública, a fim de permitir ao Governo realizar gastos sociais e atender prioritariamente às pessoas mais carentes (SOUZA, 1997, p.20 e 22).

A economia paranaense tem passado por importantes transformações nos últimos anos. Sendo até então sua principal atividade econômica a exportação de matéria-prima bruta ou semi manufaturada. O Estado tornou-se em apenas cinco anos o segundo pólo de fabricação de automóveis do País.

A presente situação é que além da soja, milho, café, fazem parte da balança comercial, máquinas e equipamentos agrícolas, equipamentos de telecomunicações, automóveis e software.

Uma das razões deste desenvolvimento é o crescimento econômico, não apenas nos dados naturais, mais também, e muito principalmente na qualidade do ambiente econômico, devido a política de industrialização articulada pelo governo.

A estratégia não se restringe apenas a incentivos fiscais. Observa-se que prevê também a disposição de mecanismos de suporte aos empreendedores que escolhem o Paraná para encaixar seus investimentos, através de melhoria da mão de obra necessária e formação de parcerias com instituições estaduais e federais, tecnicamente capazes de dar o embasamento necessário para o aperfeiçoamento dos recursos humanos existentes. Empresas cujo foco é o desenvolvimento e pesquisa dispõem de política específica para se beneficiarem, que vão além dos incentivos fiscais.

A reestruturação produtiva, trouxe consigo iniciativas destinadas à consolidação dos requisitos necessários para diminuir o custo Paraná e a melhoria da competitividade sistêmica do Estado, nota-se salto quantitativo e qualitativo na infra estrutura e avanço científico e tecnológico em diferentes cadeias produtivas, novas formas de gestão, processos e produtos.

Entende-se que a economia paranaense encontra-se ancorada nos próximos anos em quatro vetores econômicos: o polo automobilístico, o agro-negócio, conjunto de negócios madeireiro –papeleiro e a construção civil. Esta dinamização econômica projeta crescimento sensíveis para o PIB paranaense para os próximos anos, conforme estudos econômicos do IPARDES, o PIB paranaense será objeto de estudo posteriormente.

A aceleração do crescimento - (...) fortes motivações para expansão da taxa de participação do Estado nas economias ocidentais não desenvolvidas, não só devido à necessidade de preenchimento de espaços vazios, para eliminação de pontos de estrangulamento, como em decorrência da

necessidade de orientar e canalizar os esforços da nação em direção ao crescimento acelerado.

As intervenções decorrentes da aceleração do processo de crescimento tem sido exercidos, na maioria dos casos, através da planificação indicativa. Substituindo as conhecidas formas de desenvolvimento espontâneo pela nova política de desenvolvimento dirigido, o Estado passaria assim a atuar como coordenador do processo, não apenas com vistas na otimização de seus investimentos, como ainda para orientar a iniciativa privada, a livre iniciativa, encorajando empreendimentos privados em setores considerados vitais (ROSSETTI, 1984, p.355).

### 3.3.2. Investimentos

Nota-se que sob o ponto de vista governamental, que para se fazer investimento é necessário sincronizar um conjunto de ações, baseadas em plano diretivo previamente elaborado, que promoverão a dinamização da economia, através de mecanismos de investimentos.

A equação clássica de investimentos = parcela da produção corrente não destinada a consumo; entende-se que investimento é uma resultante do comportamento coletivo dos empreendedores e governo, sendo igual ao que excede a renda sobre o consumo.

(...) o investimento caracteriza-se por sua instabilidade e por sérias flutuações, na maior parte dos casos imprevisíveis e inevitáveis. (...) depende de fatores dinâmicos, inter-relacionados com o próprio crescimento do sistema, como a expectativa de lucros, o avanço tecnológico, o crescimento populacional, a expansão do mercado, a política governamental, a evolução do comércio exterior, a descoberta de novos produtos e até mesmo a estabilidade política da nação.(...) Os motivos que levam a esfera governamental a investir (...) são diferentes dos que conduzem os empresários (...) A esfera governamental é em geral motivada pelo espírito de maximizar, no interesse público, as disponibilidades que a sociedade lhe confia (ROSSETTI, 1984, p.617).

### 3.3.3. Dinamização dos Investimentos

Constata-se que a indústria automobilística no Brasil tem programado vários investimentos à partir de 1995, instalando novas plantas de diversas marcas e se forem concretizadas todas elas, o Brasil passará a ser o sexto no ranking mundial de produtores, pois encontra-se no caminho das maiores inversões da indústria de automóveis mundiais.

O governo tem proporcionado para o setor um tratamento político diferenciado, baseado no regime automotivo que abarca uma relação de atrativos para investimentos e produção, como por exemplo, a redução de 20% na alíquota de importação de veículos para montadoras com plantas no Brasil ou em projeto.

Para montadoras com projetos aprovados são previstas reduções de alíquotas da ordem de 2% para importação de bens de capital e 9,6 % para autopeças (1998), além de um programa de compensações das importações por exportações.

A economia paranaense é recordista em investimentos privados no programa de industrialização, cuja dinâmica governamental iniciou-se também à partir de 1995 com intuito de conquistar novas indústrias com investimentos diversificados, com vento a favor proporcionado por fatores determinantes, como por exemplo, o corredor do Mercosul, à infra-estrutura invejável, a vida melhor lastreada na valorização do ser humano, (cidades mais bem aparelhadas e adaptadas as necessidades modernas, como educação, saneamento, transporte, logística, saúde e outros), e mão de obra com qualificação suficiente ou com potencial humano e de instituições para promovê-las, desencadeou nova fase industrial pautada por novos padrões de produção e produtividade.



Estes relevantes investimentos provocam sensíveis alterações nos locais onde instalam-se, e no Paraná revelam um movimento de deslocamento de indústrias, além do espaço tradicional, num processo de desconcentração industrial.

Condições endógenas atraentes, trouxeram novas indústrias, desde os anos 70, com o nascimento do complexo metal-mecânico na região de Curitiba, entretanto, só na década de 90 é que houve dinamismo, ao pequeno crescimento industrial dos anos 80, por razões econômicas que envolviam o País e não ofereciam condições para que capitais estrangeiros aportassem em nosso País.

A atitude do governo paranaense foi pendular na atração dos investimentos, para construir seu projeto de industrialização, deslizando sob os trilhos da concessão de incentivos às indústrias, com relevante interesse nas montadoras de automóveis. Em razão da implantação da Renault, Audi-Volkswagen, via rede de funcionamento, produziram um efeito dominó de investimentos de seus fornecedores de primeira camada (sistemistas), abrindo também a porta para fornecedores de segunda e terceira camadas, no entanto, como estas montadoras se utilizam de alto índice de investimentos tecnológicos que incorporam o pensamento da produção e organização enxuta, produzem salto tecnológico e organizacional, também no contexto industrial em que atuam, alavancando o processo produtivo, fazendo com que estes invistam mais em seu processamento de produção, mão de obra e gestão, proporcionando um aperfeiçoamento do pensamento de produção, objetivando a manterem-se capazes de fornecerem as montadoras que estão num processo contínuo de aperfeiçoamento, pois suas plantas produtivas encontram-se em um estado da arte.

O Paraná constitui-se no segundo maior polo na fabricação de automóveis do País com a instalação de seis montadoras, quatro fábricas de motores e cinquenta e dois fornecedores, até o ano de 2001 houve uma produção de 430 mil veículos.

De janeiro de 1995 à agosto de 2001, foram abertas mais de 250.000 estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços; já representando o setor automotivo 17% das exportações paranaense.

O objetivo da dinamização dos investimentos só será alcançado caso a comunidade conte com pessoas ativas, dotadas de mentalidade inovadora, atuando em um mercado em expansão (...) o governo tende a assumir uma atitude mais atuante para promovê-lo, quer suplementando, quer suprimindo a iniciativa privada que, comumente, se revela incapaz de cobrir toda a extensa área de inversões necessárias à expansão continuada da economia. Esse é um dos motivos que justificam o papel que o governo tende a assumir como principal agente do desenvolvimento nos países atrasados (VIANA, 1968, p.100).

Existe também a perspectiva que até 2003, haja a maturação do estoque de intenções de investimentos da ordem de US\$ 28 bilhões em obras de infra-estrutura e projetos industriais anunciados no período de 1995 à 1998. Estes investimentos se encaixam em atividade de maior capacidade de agregação de valor econômico.

Essas intenções de inversões perfazem além do polo automotivo, a verticalização das cadeias agrícolas e agro-industrial lideradas pelas cooperativas, o avanço tecnológico do complexo madeireiro - papaleiro, a ampliação das negociações com o Mercosul, e um arranjo em que as aptidões regionais sejam intensificadas ou melhoradas.

A médio prazo o Estado será beneficiado, levando-se em consideração os impactos do novo ciclo econômico, planejado e plantado nos últimos quatro anos.

### 3.3.4. O Efeito dos Investimentos

Espera-se que com esta gama de investimentos a economia paranaense possa crescer e gerar novos investimentos e assim por diante, visto que foram abertas novas oportunidades empresariais, não somente nos setores onde ocorreram as inversões governamentais, mas também reflexos em todos os setores econômicos, com relação ao aumento do fluxo comercial e de serviços, abrindo portas que não só irão beneficiar a sociedade em geral; conquanto haverá melhorias nos produtos oferecidos, pois agregarão maior valor ao cliente e também serão customizados, puxando a cadeia de consumo e consequentemente e obrigatoriamente elevando os níveis de investimentos; vindo de encontro às ambições governamentais do Estado.

Há várias teorias que procuram explicar as causas das flutuações da renda e do emprego. (...) princípio de ampliação da procura derivada ou, mais simplesmente, do princípio de aceleração. A conjugação acelerador – multiplicador nos dará uma primeira explicação das flutuações associadas à dinâmica de longo prazo.

(...) o aumento do consumo provocava uma expansão na produção de bens de capital, inicialmente mais que proporcional ao acréscimo na produção de bens de consumo. Esse princípio, que acabou por correlacionar a flutuação de investimento às oscilações do consumo, encontrava realmente algum amparo nos próprios registros estatísticos da atividade econômica, pois a produção de bens de capital sempre revelou um grau de flutuação mais intensa que a de bens de consumo.

(...) o investimento, traduzido pela demanda de bens de capital, não poderá continuar o mesmo. Para atender ao consumo adicional, será necessário produzir mais. E produzir mais significa maior necessidade de equipamentos.

(...) as oscilações nas indústrias produtoras de bens de capital são em geral bem mais intensas que as que se observam nas indústrias de bens de consumo; (...) essas flutuações podem ser amplificadas pelo efeito acelerador. (...) o investimento induzido relaciona-se à expansão do consumo, que induz à procura de novos equipamentos e daí à realização de novas inversões. Entre ele e a expansão do consumo há uma relação funcional, denominada coeficiente de aceleração. Se, por exemplo, para cada unidade de incremento do consumo corresponder uma unidade de incremento do investimento, então o coeficiente de aceleração será de 1,0; (...) A intensidade das flutuações assinaladas decorreu, é evidente, da propensão marginal a consumir suposta - da qual resultou o valor do multiplicador – e do suposto comportamento do investimento induzido – determinou o coeficiente de aceleração (ROSSETTI, 1984, p. 652 - 660).

Nota-se que os investimentos que estão sendo construídos no Paraná, devem vislumbrar um dos mais importantes pólos automotivos do Mercosul (observando a quantidade de veículos produzidos, grau de sofisticação e modernidade dos produtos oferecidos ao consumidor).

Dado o andamento dos projetos, as montadoras instaladas produzirão 315 mil veículos por ano, com faturamento anual podendo chegar a casa de US\$ 8 a 9 bilhões.

Diversos investimentos de peso, como fábricas de motores – Tritec e Detroit Diesel, também são significativos para incrementar a dinâmica do polo automotivo estadual, atraindo fornecedores, pois os empreendimentos automotivos paranaense são estratégicos para as empresas.

A estrutura produtiva da RMC, deve sofrer grande modificação, aprimorando a especialização produtiva, pois os investimentos são relevantes, como o da CSN e da mexicana IMPSA, para fabricação de lâminas e chapas galvanizadas, com foco especialmente destinado a este novo parque fabril; este tipo de investimento também causa um efeito positivo, com importância do mesmo nipe que as montadoras, pois provocam outros investimentos.

Outros impactos relevantes, que também são percebidos, são os efeitos no movimento econômico e clima favorável de negócios na região, seja pelos novos empreendimentos imobiliários (desde a construção de instalações empresariais até de moradia de alto padrão) que vem movimentando a construção civil, como pela ampliação da oferta de serviços urbanos, justificando projetos de investimento como novos shopping centers (US\$ 500 milhões), centros de entretenimento (US\$ 150 milhões) e hipermercados (US\$ 100 milhões). A expectativa de um mercado ampliado e sofisticado, gera um multiplicador de empreendimentos não relacionados diretamente com a indústria automobilística, mas que sem dúvida não aconteceriam sem a perspectiva de negócios a partir da vinda das montadoras (MEINERS, 1999, p.157).

São pois íntimos os vínculos que unem a acumulação de capital ao nível da renda per capita. Há entre esses dois fenômenos uma estreita relação de causa e efeito ou, em outras palavras, uma íntima inter-relação causal. Se a acumulação de meios de produção contribui para o desenvolvimento, a poupança e sua consequente aplicação não tem outra origem senão a que resulta do próprio processo do desenvolvimento (VIANA, 1968, p.83).

Entende-se que o Paraná passa por um momento memorável de sua história econômica, e se souber tirar proveito de todas as oportunidades, utilizando-se de seus diversos potenciais haverá grande impulso econômico e seu PIB crescerá sensivelmente nos próximos anos.

### 3.3.5. Alavancagem Econômica

Define-se alavancagem por meio de ação, levante, conhece-se o termo adicionado a especialidades das ciências, por exemplo: alavancagem contábil, financeira, organizacional e como no objeto de nosso estudo – alavancagem econômica.

Pode-se perceber ao longo destes subtítulos, vistos até o momento, que o Estado do Paraná obteve uma guinada econômica notável com a implantação de empresas de base industrial, as chamadas âncoras e este êxito alcançado desde a década de 70, propiciou então todo o arranjo necessário para a vinda de montadoras de automóveis, juntamente com seus fornecedores mais relevantes; entende-se que grande parte deste novo pensamento industrial para a RMC e para o Paraná, está vinculado a visão estratégica governamental de mudança do perfil econômico do Estado; desatrelando-o da dependência do agro business e da exportação com base neste.

Dando-se novas perspectivas de receitas aos empreendedores e por tabela a economia holística paranaense, visando além da mudança do perfil, uma melhor adequação baseada nos potenciais de cada região.

O aumento do fluxo comercial, construção civil, serviços, e o que é mais importante um status de pensamento positivo dos empresários, via investimentos governamentais em infra-estrutura e fomentos, maximizou a corrente da economia estadual, abarcando grandes avanços de gestão, treinamento, agregação de valores, competitividade e um adestramento de intenções dos diversos grupos representativos da sociedade, voltados aos objetivos da consolidação do pólo das montadoras.

A opção pelos projetos estratégicos parte do pressuposto de que a oferta criará sua própria demanda, e isso porque os efeitos das unidades motrizes se estenderiam por toda economia, provocando novos investimentos, por isso mesmo denominados investimentos induzidos. Nesta hipótese, a preocupação principal dos planejadores se orientaria no sentido de localizar os pontos estratégicos, onde os investimentos motrizes deveriam apresentar os mais amplos e benéficos efeitos sobre a economia, provocando a criação de economia externa (fenômeno da redução de custos da indústria motriz, graças à instalação de novas indústrias), que viria favorecer e consolidá-los. Em suma, os investimentos básicos estratégicos devem ampliar ao máximo os efeitos de complementariedade entre as indústrias. (...) o efeito da complementariedade é o mecanismo essencial que canaliza todas as energias no sentido do desenvolvimento econômico (VIANA, 1968, p.104).

Com a industrialização, o Estado do Paraná vem deixando de ser tão dependente do agro-negócio, como vemos em:

(...) a conformação de um cenário macroeconômico comandado pela estabilização monetária e pela liberação comercial, a partir de 1994, abriu espaço para a descontinuidade desse ambiente estruturalmente mais vulnerável e para a remontagem de um projeto político dirigido à adoção de um conjunto de instrumentos capazes de propiciar uma mutação radical na base produtiva regional, reduzindo sua crônica e incômoda dependência da operação do agro-negócio. (LOURENÇO, 2000, p.56).

Compreende-se que ao crescer a procura por bens de consumo, como reflexo de impulso externo ou ação de algum fator dinâmico, no caso a política industrializante; expandindo-se os lucros dos empresários desse setor, estes tratam de aumentar sua capacidade produtiva, procurando por novos equipamentos ao setor produtor de bens de capital ou alternativa que maximizem seus lucros, ou mesmo para garantir a perenidade de seus negócios.

O aumento do ritmo de atividade neste setor significa expansão da massa de salários sem incremento concomitante da oferta de bens de consumo. Seguindo o raciocínio, entende-se que a própria indústria de bens de capital precisará expandir-se e criará procura dentro de seu setor. Não obstante, o volume de salários de um lado e de lucros do outro, vai recebendo novos contingentes.

O crescimento industrial gera, portanto, seu próprio impulso de crescimento, o qual se propaga aos demais setores da atividade econômica.

Com crescimento econômico, a expansão dos salários reais impulsionara as inovações tecnológicas redutoras de custos em todos os setores da indústria. Essas inovações e o surgimento de produtores concorrentes, deslocando atividades e trabalhadores do setor de subsistência, estimularam a demanda de produtos industriais, por meio do aumento da massa salarial. Isso se traduzia em última análise, em maior dinamismo da demanda de bens de capital, aumento da produção de bens de consumo e emprego de novas tecnologias no próprio setor produtor de máquinas e equipamentos (SOUZA, 1997, p.86).

Esta dinâmica auto alimentadora é característica da indústria, sendo a razão pela qual o setor industrial é considerado força propulsora do crescimento das economias mais adiantadas.

O estado do Paraná soube acumular competitividade sistêmica, o que gera expectativas otimistas em relação ao desempenho futuro de sua economia, especialmente enquanto estiverem sendo realizados os investimentos anunciados ou em andamento: o efeito acelerador dos grandes investimentos tendem a reforçar certos atributos da competitividade da economia (IPEA, 1999, p.44).

Reforçando-se ainda este momento econômico diferenciado das demais federações, o Paraná alavancou sua economia vetorialmente alicerçada em alguns vetores.

A presente guinada na base da economia paranaense está ancorada em seis vetores estreitamente articulados: o polo automobilístico, a modernização do agro-negócio (com forte presença das cooperativas), a ampliação quantitativa e qualitativa do complexo madeireiro e papelero, a expansão da fronteira internacional, incluindo o Mercosul, o melhor aproveitamento das vocações e o desenvolvimento das aptidões regionais e a retaguarda infra-estrutural, sobretudo na área de ciência e tecnologia e na otimização do tripé transportes, energia e telecomunicações (ANÁLISE CONJUNTURAL, março/abril, 2002,p.6).

Engendrando-se pelos caminhos da tributação, observa-se que existe uma relação muito íntima entre geração de riquezas econômicas e a arrecadação de



tributos. São grandezas diretamente proporcionais, pois quando uma aumenta ou diminui causa os mesmos efeitos na outra.

Quando a economia de uma Nação, Estado, Município vão bem, com seus índices de vento em popa, a arrecadação , demonstra as mesmas tendências. O aquecimento econômico faz com que cresça a arrecadação, salvo vícios tributários; já o desaquecimento da economia, causa uma diminuição das receitas correntes tributárias.

Pretende-se observar se a arrecadação de impostos, causou uma alavancagem na economia paranaense devido a implementação na arrecadação destes, via o arranjo de consolidação do polo automotivo com seus reflexos positivos e negativos.

(...) é importante perceber que as atividades econômicas (serviços à empresas e famílias, comércio, construção civil, transportes, telecomunicações, indústrias de bens de consumo, etc), que se beneficiam indiretamente do complexo automotivo, pagam tributos, gerando assim uma importante receita adicional de impostos. Também o IPI (imposto sobre produtos industrializados), recolhido pelo Governo Federal e redistribuído aos Estados, deve gerar um incremento nas transferências para a Receita Estadual. (...) A longo prazo a magnitude dos efeitos é maior. (...) Há uma elevada gama de empreendimentos indiretos que serão alavancados a partir da expansão do mercado regional. (...) Há ainda, o retorno fiscal (uma vez que a longo prazo, cessam os benefícios concedidos), ampliando a receita e, consequentemente, os investimentos estatais (MEINERS, 1999, p.155-156).

### 3.4. HISTÓRICO DAS MONTADORAS

Segue abaixo breve relato sobre as montadoras, Volvo, New Holland, VW/Audi, Renault, Chrysler e sobre os sistemistas.

#### 3.4.1. Volvo

Observa-se que a Volvo juntamente com a New Holland, foram âncoras importantes para a industrialização do Estado do Paraná, desde 1970, quando instalaram-se na CIC (Cidade Industrial de Curitiba).

Empresa sueca, sendo a unidade paranaense responsável pelos negócios com caminhões, ônibus, bens de capital voltados para construção, motores marítimos e industriais, produzidos para atender a América do Sul.

Recentemente a corporação atravessou por mudanças, vendendo o negócio de automóveis, Volvo Car para a Ford, pois passava por dificuldades de competição, causadas por seus baixos volumes de automóveis, sendo este absorvido totalmente pela Ford, que consolida sua presença no segmento de carros de luxo, pois também é detentora das marcas Jaguar e Lincoln.

Também adquiriu participação no capital da Scânia, pensando em reforçar sua posição competitiva no segmento de comerciais pesados.

No seu processo produtivo são utilizados partes e componentes de 58 fornecedores sistemistas, sendo 13 do Paraná, nos últimos anos, investimentos na casa de US\$ 300 milhões foram realizados, como exemplo, a nova fábrica de motores e cabines, novos produtos foram lançados, juntamente com uma visão para as exportações, para países da Europa, África e Oriente Médio, integrando a montadora às operações internacionais com produtos globais.

A existência de acordo com a Mitsubishi, tende a dar origem a produção de novos modelos em futuro não muito distante.

Com um comportamento agressivo em participações e investimentos, adquiriu da Coreana Samsung, a fábrica de escavadeiras, na Índia concluiu uma fábrica de caminhões pesados e inicia outra na China.

A Volvo unidade Curitiba, atravessa por mudanças em sua gestão, concomitantemente a remodelação das linhas e produtos; enfatizando a necessidade de maior proximidade dos fornecedores à unidade, para facilitar a produção just in time.

Segmentando os fornecedores, segundo sua capacidade e qualificação, adotando um único fornecedor por componente de uso global, reduzindo-se assim o número de partes do veículo de 40.000 para 25.000, obtendo garantia de qualidade dos fornecedores, também o grau de verticalização, custos e etapas de produção.

#### 3.4.2. New Holland

Produtora de tratores e colheitadeiras, sendo líder no setor de colheitadeiras, seguida pela Deere e ocupando a terceira posição no mercado de tratores, sendo superada pela Massey Ferguson e Valmet.

Seus produtos tem sido modernizados, com investimentos de US\$ 10 milhões.

Em 1999 a empresa adquiriu a Case norte americana, que no mercado brasileiro tinha inexpressiva participação; notícia que repercutiu como um dos eventos mais relevantes no cenário internacional.

Desenvolve um programa de nacionalização de seus produtos, sendo de 73% para tratores e de 80% para colheitadeiras, redução e globalização de fornecedores. A participação de empresas paranaenses é relevante, cerca de 16% do total; nota-se que a Metalkraft , Magius e Metalforma se sobressaem entre as 10 maiores fornecedores, além de outros 33 fornecedores paranaenses, entre eles a Denso, Kabel, Metalus e Delca.

Segundo análise da empresa os fornecedores locais tem melhorado seu desempenho e dentro deste progresso, provocado a substituição de fornecedores de outros Estados com grandes possibilidades nas áreas de estampados e usinados.

#### 3.4.3. VW-Audi

O falecido piloto de fórmula 1, Ayrton Senna, foi quem operacionalizou a vinda da Audi (marca alemã) para o Brasil, firmando acordo para importação dos carros, sendo iniciada em 1994, através da Senna Import e Audi AG.

Com rápida aceitação pelo mercado brasileiro, em apenas 8 anos, houve a consolidação, construindo em São José dos Pinhais-PR, a fábrica de automóveis mais avançada do Brasil (plantas estilo estado da arte).

Sua operacionalização iniciou-se em Janeiro de 1999 com uma área total de 2 milhões de m<sup>2</sup>, área construída de 210 mil m<sup>2</sup>; com capacidade de produção de 150 veículos por dia, gerando 3 mil postos de trabalho.

O Audi A3 e o Golf, tem animado a fábrica, no seu setor tem encontrado expansão de vendas, devido suas linhas e performance, que muito agradam ao brasileiro.

Como a fábrica conta com a participação conjunta da VW, trata-se de experiência nova, já que na Europa agem com relativo grau de independência.

É o investimento mais relevante do polo automotivo, com plataforma para produção de dois modelos Golf e Audi A3, junto a planta estão instalados 10 fornecedores de autopeças, como exemplo, SAS, HELLA, PIRELLI, DELPHN, e outros, próximo, mas fora do complexo, a LEAR, BROSE e RUTGERS. A motorização é fabricada em São Carlos-SP (após expansão), as transmissões são de Cordoba-Argentina.

Estima-se chegar a 85% a nacionalização do Golf, sendo 70 o número de fornecedores locais, 20 do Paraná e 60% para o Audi A3. A VW é responsável pela definição dos módulos, itens críticos e fornecedores da cadeia completa, abarcando até as matérias-primas.

A base local é restringida pelas pressões da produção a partir das empresas de primeira camada atraídas para o projeto. A base local ainda não tem tamanho, capital de giro e padrões de qualidade exigidos. As perspectivas são favoráveis, pois trata-se da VW, maior empresa automobilística da América Latina, da Europa e a quinta do Mundo, empresa líder no País com novos produtos montados no Paraná, em uma planta estado da arte, presumi-se o reforço nas vendas, devido ser o produto de alta qualidade, sendo vislumbradas exportações do Golf para os EUA, se chegarem aos níveis de produção alemã, o que seria grande alavancagem nas vendas e incremento para seus fornecedores.

A unidade paranaense, passará a fabricar a picape saveiro, com intuito de diminuir a ociosidade, já que juntamente com São Bernardo do Campo-SP, a capacidade instalada são de 160 mil unidades/ano, as duas produzirão juntas 101 mil unidades/ano.

#### 3.4.4. Renault

A montadora leva o nome de Ayrton Senna, trata-se da Quinta maior montadora européia e Quarta mundial (após a aquisição da Nissan), visa entrar no Mercosul, seu maior mercado fora da Europa. A produção de Megane Scenic (2º carro mais vendido no mercado europeu), carro chefe, além de fábrica para produzir motores( para as versões 1.0 e 1.6 do Clio).

Considerada “Greenfield” da Renault, Usine Ayrton Senna, é a primeira fábrica da Renault construída em um período de 20 anos, com pensamento de produção enxuta, parceria estratégica com fornecedores de primeira camada (próximo a unidade – just in time).

Com UET – unidades elementares de trabalho, compostos de grupos de trabalhos semi autônomos, em pequenas linhas de montagem, com máximo de 10 pessoas, montagem de módulos, uso de robôs e equipamentos de automação flexível na linha de montagem de carroceria: três unidades produtoras: carroceria, pintura e montagem, sendo terceirizadas as unidades de estamparia e funilaria.

Observa-se que a Renault brasileira aposta no mesmo raciocínio que ocorreu com a Renault francesa, em uma aliança estratégica com os fornecedores sistemistas.

A opção pela fabricação de um produto novo, o Megane Scenic, com motor e estampados produzidos pela Thera, com índice de nacionalização de 70%, a motorização chega próximo dos 60% de conteúdo paranaense.

Os fornecedores tem se saído bem segundo a empresa, dentro do complexo estão: Ecia, Valeo, Bertrand, SAS e fora estão Rhea, Thera, Souvay, Reguform.

Segundo a publicação Melhores e Maiores da Revista Exame, a Renault é uma das duas maiores empresas privadas do Estado do Paraná, ocupando a 61ª posição com faturamento da ordem de US\$ 909 milhões para o ano de 2001.

#### 3.4.5. Chrysler

É a terceira maior montadora dos EUA, após a fusão com a Daimler Bens ocupa a posição de 6ª empresa automobilística do mundo, foi a primeira montadora a instalar-se em 1998, já com dificuldades iniciais, ficando ociosa a planta, 50% do tempo, devido a picape Dodge Dakota não Ter tido o retorno esperado de vendas. Fatores como preço e modelos inadequados e pouco conteúdo local, aumentaram os custos.

A consolidação da Chrysler encontra-se atrelada diretamente ao reposicionamento estratégico da Daimler-Chrysler no Mercosul.

Após a fusão da americana Chrysler com a alemã Mercedes (Daimler), a corporação tem verificado prejuízos globais, fato refletido com a queda de suas ações na casa de 60% para o final de 1998.

A corporação neste período encontrava-se em processo de enxugamento mundial do grupo e viram frustradas suas tentativas de crescer no mercado brasileiro de utilitários, competindo com a GM e Ford, então a multinacional germano-americana decidiu pelo fechamento, paralisando a fabricação da picape Dakota no Paraná, após 5 meses de interrupção das atividades (desde Abril de 2001), decretando o fim das operações em fábricas deficitárias nos EUA, México, Brasil e Argentina.

### 3.4.6. Os Sistemistas

Entende-se por sistemistas, a primeira camada de fornecedores, ou empresas que suprem diretamente às montadoras, constituindo a cadeia de suprimentos para o polo, estes fornecedores chegaram juntamente com as montadoras, realizando importantes investimentos.

As montadoras são cada vez mais coordenadoras de um processo de montagem final, onde os subconjuntos do veículo são fornecidos, just in time, em módulos pré-montados, por um conjunto seletivo de fornecedores de primeira camada, articulados com a montadora, desde o projeto do novo modelo (no Paraná, desde o investimento na fábrica). Nesse sentido, as montadoras são cada vez menos verticalizadas, gerando uma aliança estratégica e dependência maior com fornecedores. (...) Com uma relação mais íntima e numa perspectiva de global sourcing, os fornecedores de uma montadora, pelo menos os de primeira camada, tendem a ser os mesmos em qualquer unidade fabril, conformando uma teia de aliança global (MEINERS, 1999, p.142).

### 3.4.7. Tritec Motors

Pertence a Daimler Chrysler do Brasil, anteriormente “joint venture” da BMW e da Chrysler, produz motores 1.4 e 1.6 para o mini rover (BMW) e Chrysler Neon.

Sua planta produtiva é integrada e completa, com produção interna do maior número de componentes, com investimentos na casa de US\$ 500 milhões, estado da arte (estoques baixos e alta qualidade). Seus objetivos quanto a conteúdo nacional são de 100%, como exemplo de fornecedores temos, a fundição Tupy, Dana, Metal Leve/Mahle.

A notícia mais relevante, ocorrida em 2002 é que a Tritec Motors não vai mais fornecer motores para a BMW da Inglaterra (veículo mini), sendo seu principal cliente com carteira de 80% das vendas da empresa.



Observa-se que a razão principal é a opção da BMW por motores Peugeot-Citroen.

Em 2001 a Tritec faturou US\$ 132,6 milhões, podendo atingir em 2002 US\$ 270 milhões. Haverá uma carência do término deste contrato e fechamento de novos (segundo acordo com a BMW).

Tabela 2 – Fornecedores e Sistemistas

Empresa	Produto	Montadora	Nº fornec. locais	Índice de nacional.	Investimento previsto (US\$)	Empregos diretos
Bollhoff Moller	Peças injetadas de termoplásticos	VW / Audi e Renault	2	40%	13 milhões	
Bosch	Bomba injetora - diesel	Detroit	2		25 milhões	
Brose	Levantadores de vidro	VW / Audi	50			145
Continental	Conjunto rodas e pneus	VW / Audi				109
Dana	Conjunto de chassis e eixos	Chrysler	3	70%	30 milhões	31
Delphi	Chicotes elétricos	VW / Audi	1	60%	2,5 milhões	
Denso	Ar condicionado	VW / Audi e Renault		100%	50 milhões	
Faurecia	Estruturas metálicas para bancos	VW / Audi e Renault			50 milhões	621
Gonvarri	Laminadora de aço	VW / Audi e Renault	3	100%	35 milhões	141
Hella/Arteb	Módulos frontais	VW / Audi	3	40%	4 milhões	43
Igasa	Tanques de combustível					30
Johnson Controls	Conjunto de bancos	VW / Audi	5	30%	13 milhões	
Kautex	Tanques de combustível	VW / Audi	2	60%	3,8 milhões	10
Koyo-SMI	Direção	Renault	4	65%	15 milhões	
Kromberg Schubert	Material elétrico	Renault				349
Krupp MAB	Eixos	VW / Audi	3	80%	40 milhões	142
Lear	Conjunto de bancos	Audi / Chrysler	2	60%		
Magius	aço estampado, conjto.modulados	Volvo / CNH				34
Manulli Auto	Mangueiras p/ direção hidráulica	Volvo e Renault	2	100%	5 milhões	47
Rhea/Thera	Peças estampadas	Volvo/Audi e Renault	1	100%	70 milhões	
Rutgers Automotive	Suporte faróis, tambor freios	VW / Audi			10 milhões	
SAS	Montagem módulo cockpit e porta	VW e Renault	7	30%	4 milhões	93
Sofedit	Painel e pedais	VW / Renault	5	95%	5,7 milhões	40
Sommer Alliberti	Painéis de instrumento e portas	VW / Audi e Renault	3	80%	50 milhões	
Team Robótica	Automação industrial	VW / Audi e Renault	11	85%	3,6 milhões	
Treves	Insonorizador motor, forros tapete	Renault		20%	26 milhões	113
Tritec	Motores	BMW / Chrysler	5	100%	500 milhões	439
Vallourec	Módulos de eixos, rodas/pneus	Renault	6	80%	13 milhões	78

Fonte: Montadoras, SEID, Jornais Gazeta Mercantil, Gazeta do Povo e IPARDES, SEFA, Meiners.  
adaptada por: Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

### 3.4.8. PPA - Programa Paraná Automotivo

O PPA, nasceu da iniciativa em aproveitar as oportunidades que poderiam emergir através do setor da indústria metal-mecânica paranaense, pois as montadoras Renault e VW/Audi, estavam assinando os protocolos de intenções com o governo do Paraná no ano de 1997.

Percebe-se então que os parceiros Sindimetal-PR e Sebrae-PR, desenvolveram um programa de ações para tratarem de fazer frente a este novo cenário, foram criados os chamados “7 mandamentos” para orientarem as ações e no seu contexto produzem recomendações, com o intuito de reestruturar o setor industrial metal-mecânico. Resultados expressivos foram obtidos, como: certificações (ISO 9000, Q5 9000, ISO 14000) para 50 empresas e 7 empresas locais formaram “joint ventures” com grupos internacionais.

Os 7 mandamentos são:

- 1- Programa de criação de novos negócios e acesso ao mercado automotivo;
- 2- Programa de reestruturação produtiva e aumento da produtividade;
- 3- Programa de desenvolvimento de recursos humanos;
- 4- Programa de alianças, fusões e financiamento;
- 5- Programa de qualidade total e cultura de qualidade;
- 6- Programa de administração de custos e orçamentação;
- 7- Programa de apoio governamental.

Segue a forma de atuação de cada um dos programas:

- Criação de novos negócios: estabelecimento de sistemas de informações, cooperação com compradores, abertura de visão internacional, até a realização de negócios.

- Reestruturação produtiva: realização de reuniões de trabalho e apoio à revisão dos sistemas produtivos e dos controles.
- Desenvolvimento de recursos humanos: estabelecimento de programas de atualização e treinamento para todos os colaboradores, independente de nível hierárquico.
- Alianças, fusões e financiamento: apoio institucional para favorecer a base local em negociações de associações, fusões, incorporações e obtenção de crédito.
- Qualidade total: apoio institucional para facilitar e acelerar as empresas locais, com relação as normas de qualidade.
- Administração de custos e orçamentos: estabelecimento de treinamento para os colaboradores.
- Apoio governamental: criação de mecanismos de informação e mobilização, buscando o apoio do Estado para integrar a base local com as oportunidades geradas.

Observa-se na tabela abaixo, a avaliação do grau de aplicação às empresas locais:

Tabela 3 – Avaliação do grau de aplicação dos mandamentos

ÍTEM	PROGRAMA	AVALIAÇÃO
1	Criação de novos negócios	6,8
2	Reestruturação produtiva	7,2
3	Desenvolvimento de recursos humanos	6,6
4	Alianças, fusões e financiamento	3,8
5	Qualidade total	7,8
6	Administração de custos e orçamentos	6,8
7	Apoio do Governo	2,4

Fonte: Paraná Automotivo, 2001, pesquisa de campo com amostra de 49 empresas, nota de 0 a 10 para avaliar os benefícios alcançados por cada uma delas com a aplicação de cada um dos mandamentos sugeridos.

Conclui-se que, quanto as alianças, mesmo o PPA esforçando-se, a tabela demonstra pequeno progresso, devido focarem-se em EPP com poucas chances de virem a substituir os sistemistas; quanto ao apoio do Governo, não houve, comparando-se com a implantação da Volvo e da New Holand (agora CNH), nem mesmo um tratamento igualitário de incentivos fiscais para as empresas novas e tradicionais; quanto a reestruturação, qualidade e administração, as empresas da base do Sindimetal-PR, melhoraram muito o desempenho ao longo dos cinco anos; quanto a criação de novos negócios, os resultados alcançados até o ano 2000, demonstram que houve sucesso e acesso ao mercado automotivo para um número significativo de empresas; quanto aos recursos humanos, o esforço direcionado para a mão de obra direta, ainda não produziu o esperado, pois houve pequeno envolvimento dos empresários.

Percebe-se que com todas as dificuldades, nos últimos quatro anos o PPA produziu ótimos resultados, e graças a base do Sindimetal, os números podem ser mensurados e avaliados.

### 3.5. TERMOS DO PROTOCOLO DE INTENÇÕES – O OUTRO LADO DA MOEDA

Observa-se que um dos primeiros Estados a participar da “guerra fiscal”, tenha sido o Paraná, em 12 de março de 1996, assinava juntamente com o município de São José dos Pinhais-PR e FDE um protocolo de intenções com a montadora Renault. Alguns itens do Termo de acordo seriam:

- 1)- Construção de uma planta em São José dos Pinhais-PR até o início de 1999;
- 2)- 60% do capital necessário para o empreendimento seria de responsabilidade da Renault, com geração de 1.500 postos de trabalho diretos;
- 3)- Multa de R\$ 50,5 milhões , caso a Renault desative suas atividades por um prazo de vinte anos;
- 4)- Doação da parte do Estado e município de São José dos Pinhais de 2,5 milhões de m<sup>2</sup> de área, com infra estrutura e logística, acessos rodoviários e ferroviários, área com exclusividade no Porto de Paranaguá;
- 5)- Suprimento de energia elétrica com taxa inferior a 25% do mercado;
- 6)- 40% do capital investido (com um valor máximo de U\$ 300 milhões) por conta do Estado;
- 7)- Empréstimos oficiais a Renault, vinculados aos níveis produtivos, sem correção monetária e com início de pagamento em 10 anos depois de iniciadas as operações, (revogado posteriormente);
- 8)- Isenção de impostos locais por 10 anos, sendo os benefícios estendidos a todos os fornecedores que se instalassem no complexo;
- 9)- Adiamento de 60 meses para recolhimento de ICMS, via Prodepar, estendido as empresas que viessem a se instalar ou realizar novos investimentos;

- 10)- Ainda em outubro de 2001, houve concessão de mais 5 anos para Renault e VW/Audi iniciarem o recolhimento do ICMS devido, sendo que este novo prazo soma-se aos 4 anos de carência, portanto só começarão a recolher o ICMS em 2009;
- 11)- Em setembro de 2002, parte das empresas que vieram com o complexo (69 das 254) deveriam pagar apenas 25% do ICMS devido, passando a recolher o restante depois de 2016. Estes 25% são a parcela destinada ao FPM;
- 12)- As ações subscritas pelo governo na participação de capital, são do tipo B (não dão direito a voto) e não podem ser vendidas antes de 7 anos, sendo que a seu término a montadora terá a preferência de compra;
- 13)- Conforme revisão de termos do protocolo, a Renault aceitou a redução da participação acionária pública no empreendimento, através do FDE dos 40% para 17%.

Contesta-se esse tratamento preferencial sobretudo em Estados com elevados ônus financeiros de seus endividamento (caso do RJ, MG, GO, RS), além de serem benefícios que não são estendidos a outros setores importantes na economia estadual, as empresas de capital local com dificuldades financeiras ou a micro e pequenas empresas locais.

(...) Ainda que algum ganho social e econômico, como o estímulo a novos empregos, geração de renda, inserção produtiva do Estado em setores de ponta, a guerra fiscal é um típico caso que a lógica de maximização do benefício individual gera um prejuízo ao conjunto (MEINERS, 1999, p.129).

Percebe-se que uma das primeiras conclusões a respeito da disputa entre os Estados pelos investimentos automobilísticos, são negativos, conforme:

Os Estados competiram arduamente por investimentos já destinados ao Brasil. Nesse sentido mais geral, contribuíram para aumentar a cota de transferência de recursos públicos para o setor privado. As condições oferecidas às grandes corporações provocaram um impacto negativo em todo o setor manufatureiro anteriormente instalado, em especial no setor de autopeças, cujas principais empresas nacionais foram absorvidas pelas estrangeiras. Aquele que já foi o maior setor de autopeças em toda a América Latina foi desmobilizado com a entrada de investimentos no setor automotivo (REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS, vol.17, nº 48, fev/2002, p.125).

E ainda que o conteúdo dos Protocolos superestimaram variáveis econômicas de desenvolvimento e emprego, segundo:

O conteúdo destes acordos mostra uma realidade espantosa, absurda e, principalmente, desinteligente, pois não existe certeza por parte dos Estados e Municípios se e quando ganham de verdade, no aspecto do desenvolvimento econômico e social sustentado, como a melhoria da qualidade de vida, do emprego e dos indicadores sociais. Os acordos são marcados pela incerteza quanto ao retorno dos investimentos públicos, já que não existem metas condicionando os incentivos, além de ser difícil avaliar o impacto sobre a industrialização, a transferência de tecnologia, sobre as exportações, nível de emprego e aumento da arrecadação imediata ou futura. É certo que o conjunto da federação perde e que as empresas montadoras de veículos automotores ganham ao diminuírem os seus custos (SIRAQUE, 2000, p.19).

Percebe-se também a falta de transparência das negociações ocorridas durante a execução dos termos do Protocolo de intenções, governo x montadoras, conforme:

Embora no acordo estivesse prevista a extensão dos benefícios para os fornecedores, não podemos obter nenhuma estimativa desses valores porque, segundo os técnicos do governo, foi assinado um acordo com cada fornecedor, não havendo padronização dos incentivos. O grande número de fornecedores e a dificuldade de ter acesso a tais documentos impossibilitam qualquer tentativa de estimação. (...) Supondo dois anos para a construção da unidade industrial, o período entre a assinatura do termo/contrato e o pagamento da última parcela de financiamento devida pela empresa ao Estado, no caso do acordo com a Renault é de 10 anos (...). Estes períodos tão amplos tornam virtualmente impossível qualquer estimativa precisa do custo fiscal, o que exigiria a construção de cenários envolvendo taxa de inflação, evolução cambial, custo de rolagem da dívida pública, etc. (...) Com renegociação estes dois empréstimos foram substituídos pelo Paraná mais Empregos. Podemos concluir, portanto, que a renegociação foi bastante favorável ao Estado, (...). Isso pode ter relação com o tipo de relacionamento estabelecido entre o governo e a empresa e à continuidade do governo em um segundo mandato. No Paraná, os técnicos do governo chegaram a afirmar que existia uma certa relação de “cumplicidade” entre o governo e a empresa, o que teria facilitado a renegociação. Tudo leva a crer que se houvesse uma troca de governo, a Renault teria se valido de todos os recursos possíveis presentes em seu protocolo, para se resguardar de qualquer mudança no acordo inicial. Como já observamos, este são constituídos de várias cláusulas que tentam proteger o acordo dos riscos do ciclo político (ALVES, 2001, p.78).

Percebe-se a contrariedade do Senador do Paraná, o Sr. Osmar Dias, quando da prorrogação do pagamento do ICMS para o ano de 2009, conforme:



Lamentou ontem que o governador do Paraná, Jaime Lerner, tenha prorrogado para 2009 o início de recolhimento do ICMS das montadoras Renault e VW/Audi e mais seis empresas não identificadas. De acordo com o parlamentar, somente com a Renault, a isenção representa uma perda de arrecadação para o Estado da ordem de R\$ 1,2 bilhão em 12 anos. O representante do Paraná no Senado afirmou que a medida fere frontalmente a Lei de Responsabilidade Fiscal, já que o governo estadual está abrindo mão de receita sem indicar uma nova fonte para substituí-la (DIAS, 2002, p.96).

Também quando da análise do Senado, entre os anos de 96 e 97, para empréstimo do Paraná ao BIRD, os senadores Osmar Dias e Roberto Requião, exigiram a apresentação do protocolo entre o governo e as montadoras para analisarem os incentivos fiscais oferecidos, conforme:

Osmar Dias lembrou que, entre 1996 e 1997, quando era relator na Comissão de Assuntos Econômicos e o Senado analisava empréstimos do Paraná junto ao Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), ele, juntamente com o senador Roberto Requião (PMDB-PR), exigiu que, para liberar os empréstimos, fossem apresentados os protocolos assinados entre o governo do Estado e as montadoras de automóveis Renault, VW/Audi e Chrysler. As notícias davam conta, acrescentou o Senador, de que o governo estava investindo R\$ 500 milhões na instalação da fábrica da Renault e R\$ 100 milhões em montadora da Chrysler. O pior, lamentou o Senador, é que os empréstimos feitos pelo governo estadual às montadoras, com prazo de dez anos, não eram corrigidos, “o que significa um verdadeiro presente do tesouro a essas empresas”. Em parte, o Senador Roberto Requião (PMDB-PR), disse que o contrato com a Chrysler foi feito no Panamá, que a empresa entrou com apenas U\$ 1,00 e que o restante foi financiado pelo governo paranaense (DIAS, 2001, p.79).

Observa-se que a instalação das montadoras, trouxe uma motivação empreendedora interessante, no seu setor e também nos outros setores industriais, porém se estes mesmos recursos fossem aplicados em setores industriais emergentes e já instalados, quem sabe, poderiam contribuir mais positivamente para o erário do Estado.

O outro lado da moeda, nos demonstra um custo demasiadamente grande no que pudemos observar, causando certo desequilíbrio nas contas do Estado e que

afetaram inversões sociais, não obstante, segundo o Senador Osmar Dias houve crime de responsabilidade fiscal, segundo:

Sr. Presidente, pedi à Consultoria do Senado um parecer, uma nota técnica sobre a prorrogação de recolhimento do ICMS, que foi dado, pelo governo do Paraná, às montadoras de automóveis. A Renault e a Audi ganharam a isenção, ou seja, não pagarão um centavo de imposto até 2009-até 2009.

(...) Quero comunicar que além de pedir que essa nota técnica seja inscrita nos Anais da Casa, vou encaminha-la ao Tribunal de Contas do Estado do Paraná e ao Ministério Público, porque sua conclusão, Sr. Presidente, é de que a medida adotada pelo Governo do Estado do Paraná, além de ser flagrantemente inconstitucional, contraria, de forma agressiva, a Lei de Responsabilidade Fiscal, porque esta não admite que haja renúncia sem que seja apontada a fonte de receita que vai substituí-la ou o corte de despesa equivalente à renúncia que está sendo estabelecida (DIAS, 2002, p.1).

O Senador referia-se a Nota técnica de nº 1303 de 2001, contendo o assunto:

Prorrogação de recolhimento do ICMS, em face da Lei de Responsabilidade Fiscal, datada de 11/11/2001, pela Consultoria Legislativa e assinada pelo Consultor Legislativo, Sr. Moysés Marcelo de Sillos.

### 3.6. A INDÚSTRIA DE AUTOMÓVEIS NO CONTEXTO INDUSTRIAL GERAL E DENTRO DO SETOR

Segundo critérios de enquadramento e classificação da SEFA (Secretaria de Estado da Fazenda) do Paraná, a indústria de automóveis está enquadrada no Setor de Material de Transporte, que por sua vez faz parte do Setor de Indústria de Transformação e todos fazem parte do Setor Industrial Geral.

Comparando-se a participação na arrecadação de ICMS do Setor Material de Transporte com relação ao Setor de Indústria de Transformação, verifica-se que em 1995 o Setor de Material de Transporte arrecadou o montante de R\$ 38.495.434,00, representando 4,23% do total arrecadado pelo Setor de Indústria de Transformação, tendo aumentado para R\$ 107.472.920,00 no ano de 2002, passando a representar 4,98%, também em relação ao contexto industrial geral houve um aumento, representava em 1995, 3,30% passando para 3,66% em 2002, já em relação ao total da arrecadação de ICMS do Estado do Paraná, o Setor de Material de Transporte que representava 1,56% em 1995, passou para 1,89% em 2002.

Percebe-se que enquanto a arrecadação de ICMS do Estado do Paraná cresceu de R\$ 2.474.939.674,00 em 1995 para R\$ 5.678.485.900,00 em 2002, perfazendo um crescimento na ordem de 130%, o Setor de Material de Transporte contribuiu com R\$ 38.495.434,00 em 1995 e em 2002 com R\$ 107.472.920,00, perfazendo um crescimento na ordem de 180%, portanto observa-se que após a instalação do pólo automotivo no Estado, houve um incremento na parcela de contribuição do setor para com a arrecadação de ICMS.

Isso sem considerarmos o ICMS postergado (dilação de prazo) gerado pelo Setor de Material de Transporte, que no período de 1997 à 2002 acumula a cifra de

R\$ 1.324.185.244,00, este valor vem sendo considerado como uma “poupança”, e quando efetivamente entrar para os cofres do Estado irá aumentar ainda mais a parcela de representatividade do setor para com a arrecadação do Estado.

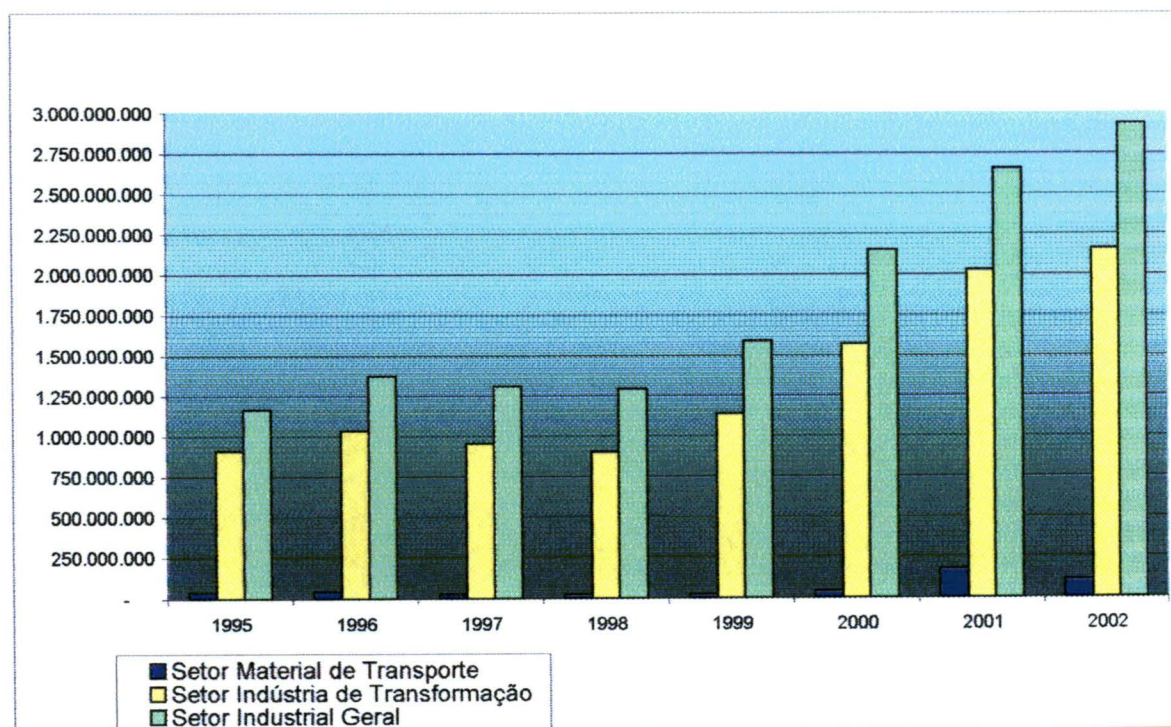
A instalação do pólo automotivo no Estado do Paraná, fez com que houvesse até a presente data, um pequeno incremento na arrecadação de ICMS, mas como observa-se, já existe um valor significativo na ordem de quase R\$ 1,3 bilhões até dezembro de 2002 como ICMS postergado (regime dilação de prazo) que deverá entrar para os cofres públicos futuramente.

Tabela 4 - Comparativo do ICMS arrecadado pelos Setores de Material de Transporte, Indústria de Transformação e Industrial Geral no Período de 1995 à 2002:

Ano	Setor Material de Transporte	(%) Ind Transf	(%) Ind Geral	(%) Total Estado	Setor Indústria de Transformação	Setor Industrial Geral	Total ICMS do Estado PR
1995	38.495.434	4,23%	3,30%	1,56%	909.663.571	1.165.699.038	2.474.939.674
1996	42.571.726	4,10%	3,10%	1,48%	1.037.408.087	1.373.506.212	2.881.819.636
1997	28.332.809	2,96%	2,16%	0,99%	955.937.698	1.311.647.803	2.871.297.267
1998	23.772.682	2,64%	1,84%	0,80%	902.186.970	1.294.433.891	2.968.916.440
1999	22.312.740	1,96%	1,41%	0,65%	1.138.549.015	1.587.680.705	3.458.834.239
2000	40.268.294	2,57%	1,87%	0,93%	1.568.734.788	2.150.852.198	4.345.570.666
2001	176.168.752	8,68%	6,63%	3,58%	2.030.101.463	2.656.754.346	4.921.541.718
2002	107.472.920	4,98%	3,66%	1,89%	2.159.598.955	2.934.208.182	5.678.485.900

Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais  
Elaborada por: Arioly Turetti e Carlos A Cortez

Gráfico 1 - Comparativo do ICMS arrecadado pelos setores de Material de Transporte, Indústria de Transformação e Industrial Geral no Período de 1995 à 2002:



Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais (R\$).  
Elaborado por: Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

### 3.7. A RELAÇÃO DE GESTÃO PÚBLICA ESTRATÉGICA DE INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Pode-se dizer que o nível em que se encontra o desenvolvimento de uma economia em uma certa fase de sua evolução, expõem o maior ou menor grau de intensidade no seu crescimento. Esta intensidade manifesta-se, principalmente, nas transformações da estrutura econômica e institucional.

Caracterizando-se a última pela proposição de fins desejáveis, através do processo econômico que se desenvolve na economia e da seleção de meios que permitam alcançar aqueles fins, num período determinado, fins e meios confundem-se num emaranhado de aspirações, para cuja realização vislumbram-se recursos os mais variados e nem sempre dispostos na ordem exigida pelo papel que devem desempenhar no processo.

Evidenciam-se, conflitos, tensões, desequilíbrios, enfim, mais intensos quanto maior seja a distância entre as aspirações dos cidadãos situada em determinados níveis de desenvolvimento e as possibilidades de atingir níveis mais elevados.

Pensando-se assim, qual o objetivo se visaria com a formulação de uma Política Econômica e como gestioná-la estrategicamente se a opção for por investimentos na indústria de automóveis?

Evidentemente, a elevação do nível de desenvolvimento da economia pela via da industrialização. Elevação a se efetuar através da elaboração de políticas diversas entre elas a gestão pública canalizada para determinado objetivo, cuja coordenação há de culminar numa Política de Desenvolvimento Econômico.

Pretende-se assim acelerar ordenadamente o processamento de uma expansão que talvez se fizesse natural e espontaneamente, mas aos sobressaltos e

conduzindo-se muitas vezes de modo adverso àquele almejado pela cidadania interessada.

O comportamento dos investidores privados pode ainda ser profundamente modificado pelos objetivos e investimentos da política econômica do governo. Este, para estimular o desenvolvimento de áreas economicamente carentes, pode adotar uma política de estímulos fiscais aos investimentos e criar novas oportunidades para a expansão das atividades inversionistas internas. (...) finalmente, o nível de investimento pode também ser influenciado por fatores de natureza exógena. O clima político da nação e a estabilidade das instituições vigentes podem tanto estimular como desencorajar o investimento do setor privado, exercendo apreciável influência sobre as inversões realizadas por estrangeiros (ROSSETTI, 1984, p.620).

A gestão pública direcionada para o setor metal-mecânico, preterindo os outros setores, será que foi exaustivamente avaliada pelos técnicos do governo, pois estes investimentos poderiam ser carreados para outros setores, com menos dispêndios governamentais e menos inversões, ou foi meramente um capricho, superestimando um retorno econômico, com poucas projeções e montagens de cenários.

(...) suscita questionamentos acerca de seus impactos econômicos e sociais e do papel da atual política de incentivos fiscais do governo estadual enquanto componente de uma política industrial. (...) Renault, é indiscutível que o investimento da ordem de US\$ 750 milhões em uma indústria com alto grau de complexidade, como é a automobilística, por si só induzirá a grandes transformações na economia estadual. Decorrente do porte da fábrica e de suas ramificações na formação de uma rede de fornecedores locais, a modificação da estrutura produtiva se dará em favor dos setores de material de transporte, metalurgia e mecânica. (...) é mais prudente considerar que os impactos se darão por conta dos dez a vinte fabricantes de peças (...), que a própria Renault trará consigo (...) (ANÁLISE CONJUNTURAL, mar/abr, 1996, p.9-10).

Tabela 5 - Exemplos de Custo de Atração de Investimentos

Local	Empresa	Investimento Público (US\$ mi)	Investimento Montadora (US\$ mi)	Empregos Diretos Montadora	Incentivos / Emprego (US\$)
<b>BRASIL</b>					
Gravatá (RS)	GM	226.585 *	600	1.300	174.296
Guaíba (RS)	Ford	271.240 *	1.000	1.500	180.296
Juiz de Fora (MG)	Mercedes	228.000 *	845	1.500	152.000
<b>ESTADOS UNIDOS</b>					
Marysville(Ohio)	Honda	20	800	5.000	4.000
Smyrna(Tennessee)	Nissan	33	796	1.300	25.384
Flat Rock(Michigan)	Mazda/Ford	49	747	3.500	13.857
Spring Hill(Tenn.)	Saturn/GM	80	4.145	3.000	26.667
Georgetown(Kent.)	Toyota	150	824	3.000	49.900
Bloomington(Illinois)	Mitsubishi	83	600	2.900	28.724
Lafayette(Indiana)	Isuzu	86	490	1.700	50.588
Tuscaloosa(Alabama)	Mercedes	250	400	1.500	166.667
Spartenburg(C.Sul)	BMW	130	450	1.200	108.333

\*Não incluem isenção fiscal estadual e municipal. Repasses iniciais para infra-estrutura + capital de giro. Não incluem repasse para eventuais empresas fornecedoras que se beneficiaram dos acordos. Fontes: Donahue, 1997; Perrucci, 1994; UNCTAD, 1996; SEDAI/RS, 1999. - US\$ 1 = R\$ 1,70.

Segundo REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS (vol.17, nº 48, fev/2002, p.120) “A relação entre investimentos públicos e empregos diretamente gerados pela montadora constitui uma das formas de se analisar a qualidade dos programas e iniciativas”.

Tabela 6 - Investimentos das Montadoras no Estado do Paraná 1995 – 2000

Empresa	US\$ milhões	Localização
VW / AUDI	750	São José dos Pinhais
VOLVO	395	Curitiba
RENAULT	1.120	São José dos Pinhais
CHRYSLER	315	Campo Largo
Total	2.580	

Fonte: Anúncio das Montadoras, Gazeta Mercantil, Autodata, Folha de São Paulo, Paraná Automotivo, Meiners, adaptada por Arioly Turetti e Carlos A C Pacheco.



(...) também tem sido questionado o montante de recursos públicos investidos na implantação do complexo automotivo, estimado em cerca de US\$ 500 milhões na participação acionária em diversos projetos e até US\$ 3 bilhões de empréstimos à empresas em implantação (sem juros e correção), via dilação de recolhimento do ICMS e seu reempréstimo (via FDE), além de investimentos necessários na ampliação da infra-estrutura (...) (MEINERS, 1999, p.155).

Entende-se, que sá, fossem os investimentos, articulados em pró da base do Sindimetal existente ou pequenas empresas, o resultado obtido poderia ser melhor e menos oneroso, tomando como base o custo de cada posto de trabalho, no valor estimado de R\$ 400 mil, quantas vagas poderiam ser criadas com US\$ 3 bilhões em recursos, compatibilizado com as necessidades regionais, dispondo deste crédito de forma adequada aos nossos empresários, na contra-mão deste raciocínio foram os recursos disponibilizados facilitadamente à economias externas que instalaram-se aqui com toda regalia, havendo prejuízo direto aos empreendedores paranaenses.

Alguns consideraram excessivos as facilidades concedidas à vinda de maquinário para as indústrias alienígenas em contraposição às dificuldades que tem as indústrias já há longos anos estabelecidas no País para renovar e ampliar sua fábrica. Enquanto o investidor estrangeiro entra no País com maquinário comprado com dólares a preços baixos, o industrial já estabelecido deve licitar dólares com ágios elevados, mas diversas categorias em que se encontram as máquinas e acessórios que necessita (PARANÁ AUTOMOTIVO-PERFIL AUTOMOTIVO DO PARANÁ, 2001).

Reforça-se a idéia de uma maior atenção às empresas de pequeno e médio porte, conforme:

As exportações industrializadas, para os quais os países subdesenvolvidos possuem vantagens comparativas, geralmente são intensivas em trabalho, exercendo, portanto, importantes impactos sobre a geração de emprego, além dos efeitos de multiplicação sobre a produção de atividades ligadas, de mercado interno. Contudo, à medida que as sociedades subdesenvolvidas tornam-se mais democráticas, com a emergência de novos grupos sociais de pressão, os desequilíbrios precisam ser atacados antes mesmo de seu agravamento. Pode-se citar a implantação de infra-estruturas em regiões menos desenvolvidas, a implementação de programas de incentivos às pequenas e médias empresas, a descentralização industrial, o estabelecimento de programas de desenvolvimento agrícola (...) e melhorias sociais de modo geral (SOUZA, 1997, p.264).

E ainda, conforme:

(...) o país “pagou” o elevado montante de R\$ 1.803.463.023,00 para promover o deslocamento destes três investimentos dentro do país. Apenas a título ilustrativo, podemos dividir este montante (...) pelo número de empregos diretos previstos para o conjunto destes três acordos (entre 4.500 e 5.500), para se ter uma idéia do subsídio por emprego gerado, o que nos dá valores entre R\$ 327.902,00 e R\$ 400.770,00. Em recente trabalho de pesquisa sobre pequenos empreendedores do Brasil (Bacic, 2001), verificou-se que a maioria das empresas contou com um investimento inicial de menos US\$ 100.000,00 e que em três anos contavam com 8 empregados. Ou seja, para cada emprego gerado foi necessário investir R\$ 31.250,00 (supondo 1 US\$ = R\$ 2,50). Assim, pode-se supor quão vantajoso seria, em termos de geração de empregos, se os R\$ 1.803.463.023,00 fossem disponibilizados em um programa de apoio às pequenas empresas (ALVES, 2001, p.80).

Observa-se que efetivamente o Estado do Paraná, postergou através do ICMS (regime de dilação de prazo) entre 1997 a 2002 um montante de R\$ 1.324.185.244,00, considerado como um investimento poupança, conforme tabela nº 7, na implantação do complexo automotivo.

Ressalte-se que a renúncia temporária dos impostos equivaleria a mais de R\$ 1 bilhão, cifra apelidada pelo governo Lerner de “Poupança Paraná”, herança que ele estaria deixando a seu sucessor. (...) Todavia, ao contrário da retórica, a prática não permite enxergar transparência, isonomia tributária, avaliação criteriosa das alternativas de emprego dos recursos públicos e respeito aos interesses e às prioridades sociais. Paradoxalmente, com o generoso adiamento do prazo de vigência dos incentivos fiscais, baseados no ICMS, as grandes empresas estrangeiras garimpadas recentemente pelo Paraná deverão remeter lucros para suas matrizes antes de começar a recolher tributos para os cofres do Estado (ANÁLISE CONJUNTURAL, jan/fev, 2003, p.10-11).

### 3.8. VANTAGENS E DESVANTAGENS DA IMPLANTAÇÃO DO PÓLO

Entende-se que se fossemos fazer um balanço das vantagens e desvantagens do desenvolvimento econômico, via industrialização e mais especificamente o complexo automotivo, que é composto por montadoras, fabricação de peças e componentes (fornecedores de primeira camada), além dos fornecedores de segunda e terceira camadas, que acompanharam as montadoras, ou já existiam internamente e apenas adaptaram-se aos novos padrões exigidos, encontraremos a resposta àquela indagação.

Percebe-se que houve um aquecimento da economia e ganhos arrecadatários do ICMS, além de uma espécie de poupança do imposto na Prodepar, com a dilação de prazo do recolhimento, que incontestavelmente não ocorreriam sem o complexo; só o fato de se conseguir, através do desenvolvimento da economia, a superação de níveis de alimentação, instrução, moradia, via distribuição de renda (massa salarial), seriam suficientes para atestar as vantagens advindas da formulação e execução de uma Política de Desenvolvimento Econômico.

Porém a esperada aceleração da economia, cria aglomeração urbana, de trabalhadores que almejam um posto de trabalho, que quase sempre, não logram êxito, devido vários fatores, como por exemplo, qualificação, instrução estudantil, conseqüentemente, estão criados problemas sociais, necessidades quantitativas e qualitativas ligadas à infra-estrutura, também gêneros de consumo de primeira necessidade, bens de consumo, exigindo do Estado grandes investimentos para fazer face a este bolsão formado no raio do complexo automotivo, também os empreendedores terão de investir mais, para fazer face a procura dos bens de consumo e haverá otimização na aquisição de bens de capital, não obstante o setor

agrícola, será levado a ofertar mais gêneros de primeira necessidade, aumentando também seus investimentos no cultivo em áreas ou tecnologia que propiciem oferta equivalente ou excedente a procura deste novo contingente urbano. Grande desvantagem será criada então: a escassez de recursos públicos e privados para atender em tão pouco tempo, há estas necessidades oriundas da dita aglomeração, pois diversas inversões serão necessárias novamente (corrente de inversões de capital público).

Cabe lembrar que grande parte dos impactos que se pretende para os investimentos automobilísticos, como a geração de emprego, oportunidades de negócios, geração de renda e de impostos, não deverão ocorrer sem alterar, significativamente o padrão urbano e social da economia do Estado. Para isso, é importante, além de antecipar os efeitos econômicos, salientar as “deseconomias externas”, como o congestionamento metropolitano, a degregação dos sistemas ambientais, aumento da marginalidade e criminalidade, reforço aos desequilíbrios regionais, que serão gerados pelo novo salto industrializante da Região Metropolitana de Curitiba (MEINERS, 1999, p.161).

Atenta-se para a dilapidação de recursos públicos, como desvantagens, pois os custos envolvidos são muito altos, e a contrapartida das empresas, quando não expressiva é indefinida ou incerta, sendo superdimensionada pelo Governo.

(...) existe uma razoável carga direta de estímulos fiscais, (...) embutida no programa de industrialização, particularmente a dilação (...) a participação acionária estatal via FDE (...) o saldo fiscal líquido da recente atração e expansão industrial é desfavorável a curto e médio prazos, (...) Por isso, cumpre buscar a plena combinação entre diminuição do montante reorientação qualitativa dos dispêndios públicos na direção da melhoria dos indicadores sociais do Estado. (...) Essas desvantagens repousam em (...) menor capacidade de gasto e de investimento público no Estado (ANÁLISE CONJUNTURAL, nov/dez 2000, p.8).

Sob a óptica industrial o desenvolvimento econômico através da participação estatal cria vantagens e desvantagens na economia, conforme:

Vantagens econômicas dos projetos governamentais: (...) sempre que forem feitos investimentos em projetos que apresentam as maiores possibilidades de rentabilidade econômica nacional, toda a economia do País será beneficiada. (...) um projeto governamental pode-se integrar num poderoso

grupo de firmas privadas e tirar vantagens do fato de pertencer a uma associação mais ampla, que tem interesse direto em seu bom êxito.

Desvantagens econômicas dos projetos governamentais: (...) Muitas vezes os projetos oficiais são prejudicados por objetivos contraditórios pela falta de normas bem claras que devem existir sempre que um negócio deva ter qualquer direção ou finalidade. (...) A decisão de empreender a execução de um projeto industrial pode ser em grande parte política – o desejo de dar a impressão de atividade e desenvolvimento – sem que se tenha o cuidado de determinar a conveniência do projeto (BRYCE, 1964, p.61).

Observa-se a existência de perseverança na consecução dos objetivos econômicos, baseados na industrialização via pólo automotivo, ópticas muitas vezes antagônicas, de um lado o entusiasmo do Governo Lerner em pagar preço considerável e arranjos que trouxeram desgaste político e por outro os adversários políticos que atêm-se apenas aos percalços do caminho, colocando pedras e empecilhos que ainda mais dificultam o assentamento do projeto. Só num futuro próximo poderá realmente ser analisado as vantagens e desvantagens da implantação do pólo, sendo contemporaneamente muitas alegações, conjecturas e presunções, que poderão ser desmentidas ou reafirmadas à frente.

### 3.9. IMPACTO E INCREMENTO

A seguir relataremos sobre o impacto e o incremento do pólo automotivo no Paraná.

#### 3.9.1. Qual o impacto do pólo automotivo ?

Percebe-se como pudemos absorver nos títulos anteriores, que por si só a implantação do pólo automotivo trouxe uma série de vantagens e desvantagens, mas sem a existência deste, não haveriam benefícios de qualquer espécie, conclui-se então a primeiro momento como positivo, embora temos como desvantagens as deseconomias engendradas em nossa economia por este. Com relação a arrecadação do ICMS, gerado pelas indústrias automobilísticas (do ponto de vista de acúmulo de recursos estatais) e sua possível alavancagem econômica, através de novos investimentos, proporcionando um movimento cíclico econômico, servindo de propulsão e aquecimento de toda a atividade econômica do Estado, não pode ser mensurado, devido o diminuto período avaliado de 1995 à 2002, porém podemos relacionar alguns impactos já percebidos no contexto econômico da RMC e num raio de 150 km. ao seu redor.

Impactos relacionados com a reestruturação industrial, especialização, geração de emprego e renda, aceleração do movimento econômico, clima de negócios, efeito multiplicador na economia e a consolidação de pólo industrial automotivo, como muito importante neste setor industrial e para toda a indústria paranaense, com aumento gradativo em suas exportações e já com relevante grau de importância.

Estudos realizados pela empresa de consultoria Arthur Andersen Biedermann, baseados em levantamentos e projeções de sua parceira internacional Coopers & Librand – já incorporando o funcionamento da fábrica

de motores e o efeito-renda de toda a rede gravitacional do complexo – revelam potencial de criação de postos de trabalho numa faixa entre 51,4 e 114 mil, ficando na média de 70 mil, e arrecadação de ICMS direto de US\$ 2 bilhões até o exercício de 2018. A empresa deve adquirir 64% das peças, partes e componentes fabricados no próprio Estado e 34% em São Paulo. A combinação desses cálculos indica acréscimo anual de quase 6% do PIB paranaense.

Provavelmente, tais impactos devem ser semelhantes aos acarretados pela FIAT em Minas Gerais, nos anos 70, responsáveis pela transformação daquele Estado na Segunda economia do país, suplantando o Rio de Janeiro. Presentemente, o complexo FIAT (montadoras e supridores de primeira camada) emprega quase 50 mil pessoas e fatura US\$ 8,6 bilhões/ano, cifra superior à arrecadação tributária do governo mineiro.

Nessas circunstâncias, o parque em formação na RMC simplesmente reproduz, em escala regional, o redesenho empresarial decorrente das atuais transformações dos métodos de fabricação de automóveis do Mundo, determinadas pelo simultâneo acirramento da concorrência interoligopólica e avanço tecnológico, inclusive com redefinições de áreas de atuação e celebrações de alianças estratégicas, como a parceria entre Chrysler e BMW, na formação de joint-venture para a instalação da fábrica de motores Tritec no Paraná, mais especificamente em Campo Largo, visando ao atendimento dos mercados sul-americano, norte americano e inglês (LOURENÇO, 2000, p.88).

Um Estado como o Paraná, historicamente voltado a atividades relacionadas com o agro-negócio, primeiramente com culturas e manejos de animais que exigiam grande número de trabalhadores, foi gradativamente partindo para culturas extensivas e melhoramento da criação de animais, o que trouxe grande desemprego e o chamado êxodo rural (movimento dos trabalhadores para a zona urbana) à busca de novos postos de trabalho e melhoria de vida, no entanto, poucos destes são aproveitados em uma fábrica de automóveis, devido à especialização exigida, entretanto como há o espraiamento na economia de oportunidades de negócios, há possibilidade de muitos destes serem aproveitados em empregos indiretos, infelizmente o inchaço de regiões economicamente bem postadas contribuem para as chamadas deseconomias, então a produção de empregos via complexo automotivo é bem vinda.

Segundo, SOUZA (1997, p.264) “As exportações industrializadas, (...), geralmente são intensivas em trabalho, exercendo, portanto, importantes impactos

sobre a geração de emprego, além dos efeitos de multiplicação sobre a produção de atividades ligadas, de mercado interno”.

Reforçando o pensamento, ALVES (2001, p.80) “(...) deve-se levar em conta a geração de empregos indiretos, que no caso do setor automotivo pareceu ser maiores. Além disso, os empregos em um montadora geralmente oferecem uma boa remuneração e impactam de maneira favorável a qualificação do empregado”.

Percebe-se que como a indústria de automóveis agrega valores significativos em seus produtos, em termos de tecnologia e desenvolvimento, a mão de obra cresce em qualidade proporcionalmente, além de estimular a cadeia de fornecedores de todas as camadas, e a medida que haja o fornecimento total interno de suas peças e módulos, a indústria paranaense acompanhará esta evolução e ganhará status de confiabilidade, qualidade, garantia, podendo concorrer de igual para igual com os fornecedores externos, pois haverá ganho em especialização.

O impacto na renda da economia estadual será potencializado pela capacidade da região em internalizar os inputs das montadoras, tanto no estabelecimento de linkages na cadeia produtiva industrial, como na cadeia de suprimento de serviços.

(...) A longo prazo a magnitude dos efeitos é maior. Há possibilidade de ampliação dos investimentos das montadoras e fornecedores (...). Há uma elevada gama de empreendimentos indiretos que serão alavancados a partir da expansão do mercado regional.

(...) Impactos mais relevantes que apenas os multiplicadores de emprego e renda já podem ser percebidos na região.

(...) Outros impactos relevantes, que também são percebidos, são os efeitos no movimento econômico e clima favorável de negócios na região, (...). A expectativa de um mercado ampliado e sofisticado gera um multiplicador de empreendimentos não relacionados diretamente com a indústria automobilística, mas que sem dúvida não aconteceriam sem a perspectiva de negócios a partir da vinda das montadoras.

(...) Pode-se prever uma mudança estrutural da indústria e economia que deve condicionar os novos contornos da economia da região de Curitiba e do Estado.

(...) É importante destacar que os maiores impactos das montadoras deverão ser sentidos em um raio máximo de 150 km. em torno de Curitiba, (...). (MEINERS, 1999, p. 153-161).



### 3.9.2. Incremento na Arrecadação

A fonte de renda do Estado sempre foi o recolhimento de impostos. No princípio da organização das sociedades, a manutenção dessas comunidades que adotavam regimes monárquicos ou similares, os impostos eram cobrados de maneira agressiva e rudimentar em face aos recursos técnicos disponíveis à época. O mecanismo de cobrança de impostos, limitava-se na arrecadação “in loco” da parte do Estado, que achava o que lhe cabia cobrar e fosse de direito. A arrecadação dos impostos era meio de vida do rei; já nos tempos modernos a arrecadação tributária passou a ser o instrumento de desenvolvimento das civilizações.

O convívio em comunidade traz necessidades que são comuns a todos, entre elas, a saúde, a educação, a segurança, etc. Para atender a essas necessidades, surge a figura do Estado, politicamente organizado. As atividades do Estado são financiadas pela própria comunidade, através do pagamento de tributos.

A palavra arrecadação significa o ato ou efeito de arrecadar, cobrança de renda ou tributo.

Pode-se definir arrecadação como sendo o montante proporcionado ao Fisco (Estado), que é o sujeito ativo, com origem no poder de tributar, que pode exigir de um particular (contribuinte), que é o sujeito passivo, uma prestação pecuniária, que é o objeto, nas condições definidas em Lei Tributária, liberando-se assim o sujeito passivo de qualquer vínculo com a Fazenda Pública com origem na obrigação tributária.

O sujeito ativo é o credor, ou seja, aquele que tem o direito de exigir do devedor (sujeito passivo) o cumprimento da prestação. De acordo com o artigo 119

do C.T.N.: “é a pessoa jurídica de direito público titular da competência para exigir o seu cumprimento”. Já o sujeito passivo é a pessoa obrigada ao cumprimento da prestação tributária, conforme artigos 121 a 123 do C.T.N..

O objeto da obrigação tributária é a prestação a que está obrigado o sujeito passivo. Pode consistir no pagamento do tributo ou penalidade pecuniária (obrigação principal), ou no cumprimento de prestações positivas ou negativas, fazer ou não fazer alguma coisa (obrigação acessória), instituída pela legislação tributária com a finalidade de garantir o cumprimento e a fiscalização da obrigação principal. A obrigação acessória, se não for corretamente cumprida, converte-se em obrigação principal relativamente a penalidade pecuniária (multa).

A causa da obrigação tributária é a Lei que descreve o seu fato gerador e por força da qual o sujeito ativo tem o direito de exigir do sujeito passivo o cumprimento da prestação pecuniária compulsória e o sujeito passivo acha-se obrigado a cumprir a favor do sujeito ativo a prestação que constitui o objeto da obrigação, a causa da obrigação tributária acessória (em face do disposto nos artigos 113 e 115 do C.T.N.) é a legislação, que descreve o seu fato gerador e por força da qual o sujeito ativo tem o direito de exigir do sujeito passivo a prática ou a abstenção de ato que não configure obrigação principal, achando-se o sujeito passivo obrigado a praticar ou não, o ato descrito pelo legislador.

Pode-se conceituar contribuinte como aquele que deve pagar o tributo. Dentre os membros da sociedade, a lei define, com base no “fato gerador” de cada tributo, quem será o contribuinte. No caso do ICMS, a lei definiu como sendo fato gerador, as operações relativas à circulação de mercadorias e as prestações de serviço de transporte e de comunicação, logo, o contribuinte deste tributo é toda pessoa que pratica tais operações ou prestações.

Denomina-se de “sistema de arrecadação” o conjunto de órgãos, normas, equipamentos, pessoas e mecanismos voltados a tarefa de receber, processar e controlar o pagamento de tributos. Todo o sistema movimenta-se a partir da ação do contribuinte que, praticando operações previstas em Lei, como fatos geradores, obriga-se ao pagamento de tributos.

A palavra INCREMENTO, vem do latim, incrementu, e significa o ato de crescer, de aumentar; desenvolvimento, aumento, acréscimo, avanço, modernização, portanto, quando o Governo diz que espera obter um “incremento na arrecadação, na verdade, ele pretende que a arrecadação de impostos aumente, cresça, em virtude de alguma medida tomada para se chegar a isso.

No caso específico, contemporaneamente no Estado do Paraná, no governo Jaime Lerner, a instalação do polo automotivo no estado, fez surgir a pergunta, será que a vinda deste segmento de mercado para o Estado do Paraná irá causar um incremento na arrecadação de ICMS e na economia, pretendemos com este trabalho obter algumas respostas.

O ICMS – Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação, foi criado pela Constituição Federal de 05 de outubro de 1988, artigo 155.

O ICMS é de competência estadual, e no Paraná, foi instituído através da Lei 8933 de 26 de Janeiro de 1989, com base na alínea b, do inciso I, do artigo 155 da Constituição Federal. Hoje está em vigor a Lei 11580 de 14 de novembro de 1996, que rege o ICMS no Estado do Paraná.

Entre 1995 e 2002, o Paraná mais que dobrou a arrecadação do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços. Caso se confirme a estimativa da Secretaria Estadual da Fazenda para este ano, o ICMS, principal fonte de recursos do Estado, terá crescido 130% no período, em termos nominais, passando de R\$ 2,439 bilhões para R\$ 5,615 bilhões. (...) As previsões da

Secretaria tem por base o acompanhamento dos contribuintes, além de levar em consideração a evolução da economia estadual, acelerada com a instalação das novas indústrias. Em oito anos, 600 empresas iniciaram produção no Paraná, num investimento de R\$ 30 bilhões. (...) A estratégia de diversificação econômica mostrou-se correta, analisa o secretário de Estado da Fazenda, Ingo Hubert. Os números da arrecadação provam isso. Hubert lembra que a industrialização favoreceu o aumento da arrecadação por dois motivos: o recolhimento imediato dos setores ativados pelos novos empreendimentos e o recolhimento diferido pelas empresas beneficiadas pelo Programa Paraná Mais Empregos, que deu 48 meses de carência para que elas começassem a pagar o ICMS. (...) Trata-se de uma poupança de R\$ 1 bilhão, que será paga ao longo dos próximos quatro anos, (...). Deste total, o atual governo receberá apenas R\$ 12,7 milhões, correspondentes às parcelas incorporadas este ano pelo Tesouro Estadual. Os outros R\$ 987,3 milhões entrarão nos cofres públicos entre 2003 e 2006 (INFORME SEFA, dez/2002, nº 24).

O ICMS arrecadado pelo Setor de Material de Transporte aumentou de R\$ 28.332.809,00 em 1997 para R\$ 107.472.920,00 em 2002, perfazendo um crescimento de 280% no período. Já o ICMS postergado (dilação de prazo) gerado no mesmo período, aumentou de R\$ 95.355.664,00 em 1997 para R\$ 211.190.960,00 em 2002, perfazendo um crescimento na ordem de 120%.

O total de ICMS arrecadado pelo Setor de Material de Transporte no período de 1997 à 2002 foi de R\$ 398.328.197,00, já o ICMS postergado chegou a R\$ 1.324.185.244,00, portanto somando-se os dois teremos um total de R\$ 1.722.513.441,00 gerado pelo setor, sendo que deste total o ICMS postergado representa 76,88% e o ICMS efetivamente arrecadado representa 23,12%.

Verifica-se que a maior parcela do ICMS gerado pelo Setor de Material de Transporte não está sendo recolhido aos cofres públicos do Estado do Paraná em função do regime de ICMS de dilação de prazo que foi concedido a montadoras e fornecedores, portanto o ICMS efetivamente recolhido até o momento está na ordem de 23% do total gerado.

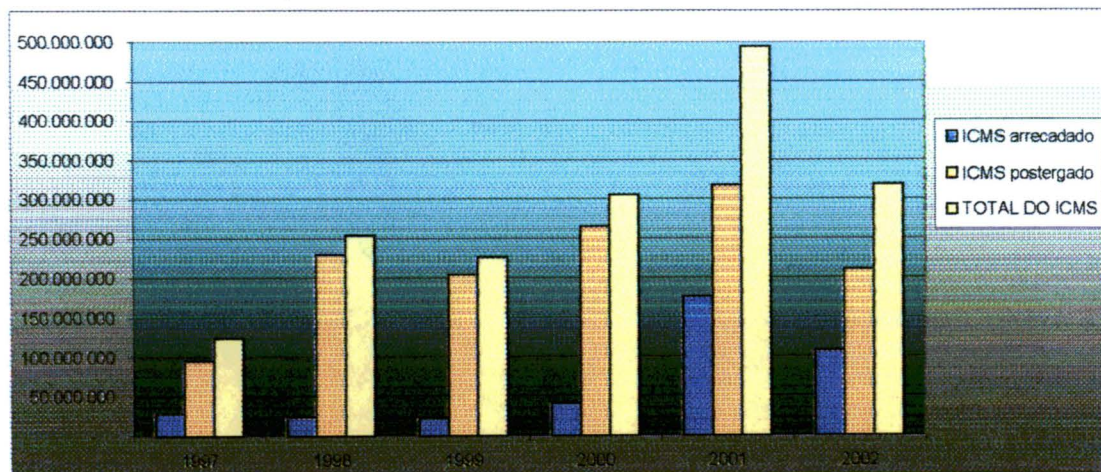
Tabela 7 - Comparativo entre o ICMS arrecadado e o postergado(dilação de prazo)  
Setor Material de Transporte - Período de 1997 à 2002:

ANO	ICMS Arrecadado	(%)	ICMS Postergado	(%)	Total ICMS	Varição/Ano
1997	28.332.809	22,91%	95.355.664	77,09%	123.688.473	
1998	23.772.682	9,37%	230.028.490	90,63%	253.801.172	105,19%
1999	22.312.740	9,85%	204.290.646	90,15%	226.603.386	-10,72%
2000	40.268.294	13,17%	265.378.055	86,83%	305.646.349	34,88%
2001	176.168.752	35,65%	317.941.430	64,35%	494.110.182	61,66%
2002	107.472.920	33,73%	211.190.960	66,27%	318.663.880	-35,51%
<b>Total</b>	<b>398.328.197</b>	<b>23,12%</b>	<b>1.324.185.244</b>	<b>76,88%</b>	<b>1.722.513.441</b>	

Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais (R\$).

Elaborada por: Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

Gráfico 1 - Comparativo entre o ICMS arrecadado e o postergado (regime dilação de prazo)  
Setor Material de Transporte no Período de 1997 à 2002:



Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais (R\$).

Elaborado por: Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o desenvolvimento de vários tópicos e com pontos de vista tão antagônicos, a respeito dos investimentos direcionados para o setor industrial automobilístico, passamos então a tecer algumas considerações, que poderão no futuro servir como subsídio para novas decisões governamentais.

Observa-se que em termos de criação de postos de trabalho diretos, o montante investido foi significativo e oneroso para o Estado, estimado em R\$ 400.000,00 por vaga, no entanto num raio de 150 km, do pólo automotivo, houveram reflexos econômicos localizados, geração de empregos indiretos e renda; pois a indústria automobilística por agregar valores significativos aos produtos, geram riqueza.

Relacionando-se o investimento, a riqueza gerada, as benesses fiscais, encontra-se o seguinte raciocínio governamental:

Não havia indústria de automóveis no estado do Paraná, logo o governo concedeu os incentivos fiscais, que em tese não existiam (eram projeções); em troca obteriam indústrias, empregos, melhoria econômica e incremento na arrecadação de impostos; mas em contra-partida estaria diretamente, retirando dos contribuintes (cidadania), uma maior oferta de investimentos e custeio (receitas correntes), que poderiam ser carreadas para a segurança, saúde, assistência social, justiça e indiretamente também construindo um novo cenário de agravamento dos índices sociais.

Pois bem, fora feito, considera-se relativamente satisfeitas o planejado e o executado, a problemática estaria no custo fiscal destes investimentos, que

poderiam, quem sabe, terem sido disponibilizados para outros setores, gerando mais postos de trabalho a custos bem menores.

O ideal seria, investimentos em todos os setores, com subsídios (incentivos fiscais), generalizados, o problema é que não há economia estadual que suporte, tais inversões.

Considera-se então que, como não há condições de tratar igualitariamente a nível tributário, todos os setores, é injusto para com os empreendedores da economia interna, investir montantes vultuosos em organizações de economia externa.

Observa-se que somente em 2009, o ICMS (dilação de prazo), começará a ser arrecadado pelo Estado do Paraná, cujo montante de R\$ 1,324 (bilhões), somado até dezembro de 2002, das empresas participantes (não tivemos acesso a quantidade de empresas e nem seus nomes), não deixam de ser uma receita futura (poupança), perfazendo aproximadamente 3/4 do ICMS gerado pelo pólo automotivo no período de 1997 a 2002. A injustiça está em que muito antes desse prazo, os lucros realizados pelas empresas serão remetidos para as suas matrizes no exterior.

A guerra fiscal, na realidade beneficia as organizações, em detrimento do tesouro governamental, quer seja ele Federal, Estadual ou Municipal; na ansiedade pela melhoria econômica, são lançados mão a qualquer custo de receitas, sendo que com uma melhor negociação, grandes corporações, poderiam investir no país, com menos custos para o tesouro, visto que o Brasil é um país emergente e com um mercado que salta aos olhos dos investidores externos; enquanto as federações ficam se gloriando a fim de beneficiarem seus estados; esquecem de enxergar com uma visão macroeconômica (holística), pois estes investimentos naturalmente viriam

para o Brasil, bastando apenas um estudo técnico para alocação dos mesmos e com menos custos de inversões infra-estruturais.

No caso do Paraná estrategicamente é interessante para os investidores, devido o corredor do Mercosul, basear suas sedes nesta unidade da federação; o que resta no futuro especificamente para os governantes paranaenses, é estudar com mais profundidade as novas inversões a serem feitas, para disponibilizar com maior rigor os recursos destinados a investimentos, quaisquer que sejam os setores a serem maximizados, pois é sabido que os recursos financeiros, mundialmente são escassos.

Diria-se que os investimentos no pólo automotivo, à nossos olhos foram relativamente positivos, trouxeram benefícios, entretanto a médio e longo prazo, se os termos de acordo do protocolo de instalação forem respeitados, a arrecadação do ICMS deverá ser incrementada, e será fatia significativa há compor as receitas correntes, sendo esta “poupança” revertida para novas inversões (se esta for a vontade e a necessidade), proporcionando novos investimentos e a tão sonhada alavancagem na economia paranaense; que viu nesta implantação do pólo, impulso importante nesta direção.



## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Maria Abadia da Silva. **Guerra Fiscal e finanças federativas no Brasil: O Caso do Setor Automotivo**. Campinas-SP, 2001.

ARAÚJO, Silvia Maria P. de . Desconcentração da Indústria Brasileira e seus efeitos sobre os trabalhadores e a indústria automobilística no Paraná. **Scripta Nova, Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales**. Universidade de Barcelona, Vol. VI, nº 119 (88), Agosto de 2002.

ARBIX, Glauco. Políticas do Desperdício e Assimetria entre Público e Privado na Indústria Automobilística. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v.17, nº 48, Fevereiro, 2002.

BRYCE, Murray D.. **Desenvolvimento Industrial**. São Paulo, Mcgraw-Hill, 1964, 310 p.

CASTRO, DEMIAN. **Paraná: Economia, Finanças Públicas e Investimentos nos anos 90**. Brasília-DF, Ipea, 1999, 64 p.

**Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo. Saraiva, 1988.

DIAS, Osmar. **Síntese das Atividades Parlamentares 2001**, Senado Federal, Brasília, 2002.

FAYET, Luiz Antonio. Paraná – Acelerado no Novo Milênio. Curitiba. **Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Pólo, 2002**.

FAYET, Luiz Antonio. PIB do Paraná – Engodos e Controvérsias. Curitiba. **Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Pólo, 2001**.

FAYET, Luiz Antonio. Sistema de Apoio Financeiro. Curitiba. **Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Pólo, 1997**.

FERRO, J.R. (Coord.) **Paraná automotivo: A Consolidação**. Curitiba: Sindimetal/PR: Sebrae/PR: Tecpar, 2000.

FERRO, J.R. (Coord.) **Paraná automotivo: em marcha**. Curitiba: Sindimetal/PR e Sebrae/PR, 1999.

FERRO, J.R. (Coord.) **Paraná automotivo: Perfil Automotivo do Paraná em 2001 – Das perspectivas à realidade 2001**. Curitiba: Sindimetal/PR: Sebrae/PR, 2001.

**Informe SEFA**, nº 24, ano II, Dezembro, 2002.

IPARDES. **Crescimento, Reestruturação e Competitividade industrial no Paraná – 1985 – 2000**. Curitiba, IPARDES, 2002.

IPARDES. **Economia Paranaense: Panorama de 2001 e Perspectivas para 2002**. Curitiba, IPARDES, 2001.

LACOMBE, Américo Jacobina. **O Pensamento Vivo de Rui Barbosa**. São Paulo-SP. Martins Editora S.A., 1952.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **O Pib Paranaense em 1998**. Curitiba. IPARDES, 1998.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **A Economia Paranaense nos Anos 90: Um modelo de interpretação**. Curitiba. Editora do Autor, 2000.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. Atração de Empresas e Concentração Industrial no Paraná. Curitiba. IparDES. **Análise Conjuntural**, v. 18, nº 11-12, Nov/Dezembro, 1996.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. Paraná: Aspectos Institucionais do Novo Ciclo Econômico. Curitiba. IparDES. **Análise Conjuntural**, v. 20, nº 5-6, Maio/Junho, 1998.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. Retaguarda Institucional das Transformações Econômicas no Paraná. Curitiba. IparDES. **Análise Conjuntural**, v. 22, nº 11-12, p. 2 a 9, Nov/Dezembro, 2000.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. O fechamento da Chrysler e os Comércios Modulares. Curitiba. Iparde. **Análise Conjuntural**, v.23, nº 9-10, p. 15 a 17, Set/Outubro, 2001.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. Economia Paranaense: Competitividade, Conjuntura e Desafios. Curitiba. Iparde. **Análise Conjuntural**, v. 24, nº 3-4, Mar/Abril, 2002.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. O Preço Fiscal da Industrialização. Curitiba. Iparde. **Análise Conjuntural**, v. 25, nº 1-2, Jan/Fevereiro, 2003.

MEINERS, Wilhelm Eduard Milward de Azevedo. **Implantação da Indústria Automobilística e Novos Contornos da Região de Curitiba**. Curitiba, 1999, 172 p.

MURRAY, R.Spiegel. **Estatística**. Makron Books. São Paulo, 1994, 643 p.

NOJIMA, Daniel. A Renault e seus Impactos na Economia Regional. Curitiba. Iparde. **Análise Conjuntural**, v. 18, nº 3-4, Mar/Abril, 1996.

OLIVEIRA, Juarez de. **Código Tributário Nacional**. São Paulo. Saraiva, 1994, 564 p.

OLIVEIRA, Milton de. **Energia Emocional**. Makron Books. São Paulo, 1997.

PAZ, Francisco. **Cenários de Economia e Política Paraná**. Editora Prephacio. Curitiba, 1991, 143 p.

ROSSETTI, José Paschoal. **Introdução à Economia**. São Paulo. Atlas, 1984, 744 p.

SANTOS, Ângela Maria Medeiros M. Desempenho da Indústria Automobilística. Paraná. **BNDES**, nº 15, Abril de 1998.

SANTOS, Ângela Maria Medeiros M. Novos Investimentos da Indústria Automobilística. Paraná. **BNDES**, nº 11, Abril de 1997.

SIRAQUE, Vanderlei. **O Princípio da Federação e o ICMS**. São Paulo. PUC, 2000, 69 p.

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento Econômico**. São Paulo. Atlas, 1997, 404 p.

VIANA, Cibilis da Rocha. **A Dinâmica do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro. Editora Paz e Terra Ltda, 1968.

WOSCH, Luiz Fernando Oliveira. Primeiros Impactos da Implantação do Pólo Automotivo no Intercâmbio Comercial entre o Paraná e o Mercado Mundial. Curitiba. Ipardes. **Análise Conjuntural**, v. 22, nº 7-8, p. 1 a 3, Jul/Agosto, 2000.

#### FONTES COMPLEMENTARES

<http://almanaque.intranetparana.br>

[www.audi.com.br](http://www.audi.com.br)

[www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)

[www.cnh.com](http://www.cnh.com)

[www.dodgenews.hpg.ig.com.br](http://www.dodgenews.hpg.ig.com.br)

[www.eco.unicamp.br](http://www.eco.unicamp.br)

[www.evolucaocarros.hpg.ig.com.br](http://www.evolucaocarros.hpg.ig.com.br)

[www.fayet.com.br](http://www.fayet.com.br)

[www.frotista.hpg.ig.com.br](http://www.frotista.hpg.ig.com.br)

[www.investict.com.br/pnumeros/pib.htm](http://www.investict.com.br/pnumeros/pib.htm)

[www.ipardes.gov.br](http://www.ipardes.gov.br)

[www.mecanicaonline.com.br](http://www.mecanicaonline.com.br)

[www.milenio.com.br](http://www.milenio.com.br)

[www.paranaautomotivo.com.br](http://www.paranaautomotivo.com.br)

[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)

[www.seti.gov.br](http://www.seti.gov.br)

[www.siraque.com.br](http://www.siraque.com.br)

[www.ub.es/geocrit/sn/sn119-88.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-88.htm)

[www.x1.pt/aut/galeria/cent/index.shtml](http://www.x1.pt/aut/galeria/cent/index.shtml)

## **6. ANEXOS**

**ANEXO-I – Tabela do ICMS Postergado (Regime Dilação  
de Prazo) – Setor Material de Transporte no Período de  
1997 à 2002**

**Tabela - ICMS postergado (regime dilatação de prazo) do setor de TRANSPORTES**  
**Período de 1997 à 2002:**

Ano	Mês	Saldo Devedor	Saldo Acumulado	Saldo Acum./Ano
1997	Janeiro	2.018.500,29	2.018.500,29	
	Fevereiro	2.474.920,93	4.493.421,22	
	Março	2.153.013,86	6.646.434,88	
	Abril	2.334.042,49	8.980.477,37	
	Maio	2.843.294,27	11.823.771,64	
	Junho	3.502.058,80	15.325.830,44	
	Julho	6.175.253,60	21.501.084,04	
	Agosto	15.818.694,35	37.319.778,39	
	Setembro	11.996.699,83	49.316.478,22	
	Outubro	20.989.313,35	70.305.791,57	
	Novembro	11.234.813,29	81.540.604,86	
	<b>Dezembro</b>	13.815.059,42	95.355.664,28	<b>95.355.664,28</b>
1998	Janeiro	10.271.454,42	105.627.118,70	
	Fevereiro	18.788.252,88	124.415.371,58	
	Março	17.153.875,52	141.569.247,10	
	Abril	22.827.236,94	164.396.484,04	
	Maio	22.424.689,48	186.821.173,52	
	Junho	22.613.663,40	209.434.836,92	
	Julho	10.760.450,52	220.195.287,44	
	Agosto	22.795.642,95	242.990.930,39	
	Setembro	27.583.359,70	270.574.290,09	
	Outubro	12.539.878,50	283.114.168,59	
	Novembro	18.497.014,60	301.611.183,19	
	<b>Dezembro</b>	23.772.971,22	325.384.154,41	<b>230.028.490,13</b>
1999	Janeiro	7.107.094,11	332.491.248,52	
	Fevereiro	6.267.205,02	338.758.453,54	
	Março	19.010.091,49	357.768.545,03	
	Abril	27.271.892,91	385.040.437,94	
	Maio	17.163.795,99	402.204.233,93	
	Junho	15.307.115,71	417.511.349,64	
	Julho	15.736.294,19	433.247.643,83	
	Agosto	20.853.100,45	454.100.744,28	
	Setembro	24.376.172,25	478.476.916,53	
	Outubro	15.647.409,85	494.124.326,38	
	Novembro	15.364.253,67	509.488.580,05	
	<b>Dezembro</b>	20.186.220,30	529.674.800,35	<b>204.290.645,94</b>
2000	Janeiro	15.480.938,86	545.155.739,21	
	Fevereiro	23.976.958,37	569.132.697,58	
	Março	25.848.514,19	594.981.211,77	
	Abril	20.800.442,80	615.781.654,57	
	Maio	22.131.053,21	637.912.707,78	
	Junho	25.392.749,90	663.305.457,68	
	Julho	16.746.832,17	680.052.289,85	
	Agosto	24.079.114,22	704.131.404,07	
	Setembro	20.629.502,50	724.760.906,57	
	Outubro	17.831.623,54	742.592.530,11	
	Novembro	29.591.574,81	772.184.104,92	
	<b>Dezembro</b>	22.868.750,12	795.052.855,04	<b>265.378.054,69</b>
2001	Janeiro	26.047.081,20	821.099.936,24	
	Fevereiro	25.344.914,24	846.444.850,48	
	Março	30.162.758,05	876.607.608,53	
	Abril	36.322.728,60	912.930.337,13	
	Maio	37.453.213,69	950.383.550,82	
	Junho	31.500.584,73	981.884.135,55	
	Julho	20.247.736,08	1.002.131.871,63	
	Agosto	21.053.678,58	1.023.185.550,21	
	Setembro	21.886.586,31	1.045.072.136,52	
	Outubro	26.331.697,88	1.071.403.834,40	
	Novembro	25.009.882,81	1.096.413.717,21	
	<b>Dezembro</b>	16.580.567,56	1.112.994.284,77	<b>317.941.429,73</b>
2002	Janeiro	22.322.056,88	1.135.316.341,65	
	Fevereiro	14.819.906,93	1.150.136.248,58	
	Março	21.443.411,54	1.171.579.660,12	
	Abril	20.684.116,65	1.192.263.776,77	
	Maio	9.978.360,11	1.202.242.136,88	
	Junho	14.014.278,18	1.216.256.415,06	
	Julho	7.860.204,63	1.224.116.619,69	
	Agosto	18.581.419,01	1.242.698.038,70	
	Setembro	21.497.069,37	1.264.195.108,07	
	Outubro	20.995.897,53	1.285.191.005,60	
	Novembro	23.101.544,13	1.308.292.549,73	
	<b>Dezembro</b>	15.892.694,54	1.324.185.244,27	<b>211.190.959,50</b>

Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais (R\$); adaptada por Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

**ANEXO-II – Tabela da Arrecadação do ICMS do Estado do  
Paraná por Setores Econômicos no Período de 1995 à  
2002**



**Tabela da Arrecadação do ICMS do Estado do Paraná por setores econômicos**  
**Período de 1995 à 2002:**

SETORES	1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002
1-Indústria Extrativa	6.097.290	9.139.418	8.436.645	9.282.243	9.081.632	5.818.259	10.218.541	16.808.444
2.01-Minerais não metálicos	51.732.009	51.100.884	58.127.966	62.635.219	71.727.241	81.917.561	97.755.209	117.952.734
2.02-Metalurgia	23.118.460	22.174.509	21.931.884	23.397.106	25.702.458	33.449.834	39.800.393	43.479.775
2.03-Mecânica	29.103.208	39.604.983	42.591.001	38.971.019	47.660.065	43.442.146	39.891.493	57.949.158
2.04-Material elétrico e de comunicação	42.370.793	67.725.042	96.750.574	62.444.278	54.479.429	75.263.908	101.810.271	79.080.551
<b>2.05-Material de Transporte</b>	<b>38.495.434</b>	<b>42.571.726</b>	<b>28.332.809</b>	<b>23.772.682</b>	<b>22.312.740</b>	<b>40.268.294</b>	<b>176.168.752</b>	<b>107.472.920</b>
2.06-Madeira	34.905.587	45.186.315	40.883.617	35.334.606	31.046.541	42.963.162	43.773.167	54.600.843
2.07-Mobiliário	18.564.012	23.446.827	22.319.368	18.235.292	20.554.574	26.170.599	29.792.724	33.439.230
2.08-Papel e Papelão	29.041.921	44.222.975	18.239.616	21.642.940	24.000.853	33.878.957	56.296.917	83.454.393
2.09-Borracha	413.669	1.160.210	1.323.268	1.187.633	1.576.481	2.068.436	3.275.028	6.192.385
2.10-Couros, peles, artigos para viagem	2.035.300	1.695.145	1.148.265	1.272.901	1.249.028	1.912.404	2.225.571	2.521.006
2.11-Química	274.600.937	339.602.850	326.262.765	315.212.040	499.235.354	817.612.914	1.040.338.777	1.086.543.680
2.12-Prod. Farmacêuticos e Veterinários	4.127.523	4.463.566	4.955.727	4.848.826	6.683.065	7.426.442	12.711.939	10.406.203
2.13-Perfumaria, Sabões e Velas	5.386.458	6.547.122	8.029.712	11.411.424	13.976.034	14.815.686	12.403.329	17.014.930
2.14-Produtos de Matérias Plástica	24.757.670	31.097.726	26.741.479	31.177.223	30.064.136	39.044.776	47.721.478	43.972.793
2.15-Textil	17.421.625	14.440.496	11.958.892	9.735.977	9.416.537	14.491.160	12.857.965	16.926.526
2.16-Vestuário, Calçados e artefatos tecido	10.887.510	12.819.721	13.141.625	13.935.358	14.536.830	20.709.381	26.247.383	33.277.352
2.17-Produtos Alimentares	149.241.219	120.891.212	108.087.435	110.840.107	109.351.664	118.923.759	115.155.849	128.557.582
2.18-Bebidas	114.392.819	86.154.497	47.040.007	46.009.226	52.453.220	52.232.954	54.077.060	97.757.870
2.19-Fumo	24.982.751	62.068.245	58.208.666	48.050.886	71.907.203	67.568.458	75.997.270	75.487.537
2.20-Editorial e Gráfica	2.834.267	6.228.158	6.009.893	5.687.761	5.871.394	6.285.505	5.158.388	12.162.714
2.21-Diversas	11.250.419	14.205.878	13.853.129	16.384.466	24.744.168	28.288.452	36.642.500	51.348.773
<b>2-INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO</b>	<b>909.663.571</b>	<b>1.037.408.087</b>	<b>955.937.698</b>	<b>902.186.970</b>	<b>1.138.549.015</b>	<b>1.568.734.788</b>	<b>2.030.101.463</b>	<b>2.159.598.955</b>
3-Outras Atividades Industriais	249.938.177	326.958.707	347.273.460	382.964.678	440.050.058	576.299.151	616.434.342	757.800.783
<b>TOTAL SETOR - INDÚSTRIA</b>	<b>1.165.699.038</b>	<b>1.373.506.212</b>	<b>1.311.647.803</b>	<b>1.294.433.891</b>	<b>1.587.680.705</b>	<b>2.150.852.198</b>	<b>2.656.754.346</b>	<b>2.934.208.182</b>
4-Comércio Varejista	383.084.255	442.312.410	457.327.911	461.564.263	448.970.123	498.450.830	508.925.822	557.978.703
5-Comércio Atacadista	536.345.293	574.198.947	682.064.522	688.349.361	857.169.101	997.323.040	909.886.939	1.156.756.026
<b>TOTAL SETOR - COMÉRCIO</b>	<b>919.429.548</b>	<b>1.016.511.357</b>	<b>1.139.392.433</b>	<b>1.149.913.624</b>	<b>1.306.139.224</b>	<b>1.495.773.870</b>	<b>1.418.812.761</b>	<b>1.714.734.729</b>
<b>6-SERVIÇOS</b>	<b>211.062.643</b>	<b>290.056.239</b>	<b>295.137.816</b>	<b>376.565.501</b>	<b>433.412.872</b>	<b>557.145.211</b>	<b>681.109.025</b>	<b>773.698.901</b>
7-PRIMÁRIO	1.722.003	4.394.581	2.782.522	1.711.044	1.888.967	2.374.423	2.184.291	3.404.689
8-ATIVIDADES NÃO CADASTRADAS	16.150.442	29.733.247	21.126.693	31.186.380	34.933.471	53.189.964	48.302.295	73.111.399
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>2.314.063.674</b>	<b>2.714.201.636</b>	<b>2.770.087.267</b>	<b>2.853.810.440</b>	<b>3.364.055.239</b>	<b>4.259.335.666</b>	<b>4.807.162.718</b>	<b>5.499.157.900</b>
PRIMÁRIOS	160.876.000	167.618.000	101.210.000	115.106.000	94.779.000	86.235.000	114.379.000	179.328.000
<b>TOTAL ESTADO</b>	<b>2.474.939.674</b>	<b>2.881.819.636</b>	<b>2.871.297.267</b>	<b>2.968.916.440</b>	<b>3.458.834.239</b>	<b>4.345.570.666</b>	<b>4.921.541.718</b>	<b>5.678.485.900</b>

Fonte: SEFA, valores históricos expressos em reais (R\$); adaptada por Arioly Turetti e Carlos A Cortez Pacheco.

**ANEXO-III – Nota Técnica nº 1303 de 2001 – Consultoria  
Legislativa do Senado Federal**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Osmar Dias

**Governador do Paraná está cometendo crime de responsabilidade fiscal quando dá isenção para montadoras, em 20 de novembro de 2001.**

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Senadores,

Falarei a respeito de um assunto muito importante para todos os Estados.

Passo à minha comunicação.

Sr. Presidente, pedi à Consultoria do Senado um parecer, uma nota técnica sobre a prorrogação de recolhimento do ICMS, que foi dado, pelo Governo do Paraná, às montadoras de automóveis. A Renault e a Audi ganharam a isenção, ou seja, não pagarão um centavo de imposto até 2009 — até 2009.

Portanto, uma invasão de pelo menos dois mandatos sucessivos.

Fiz essa consulta sob a luz da Lei de Responsabilidade Fiscal porque, para mim, o Governador, ao presentear as montadoras de automóveis com essa isenção, está cometendo um crime de responsabilidade fiscal.

Fiz um pronunciamento, denunciei e, pela imprensa do Paraná, recebi a resposta do Governo do Estado dizendo que eu não entendia do assunto. Como talvez eu entenda menos do que eles essa questão de isenção fiscal, pedi um parecer técnico da Consultoria do Senado, que aqui está.

Quero comunicar que além de pedir que essa nota técnica seja inscrita nos Anais da Casa, vou encaminhá-la ao Tribunal de Contas do Estado do Paraná e ao Ministério Público, porque sua conclusão, Sr. Presidente, é de que a medida adotada pelo Governo do Estado do Paraná, além de ser flagrantemente inconstitucional, contraria, de forma agressiva, a Lei de Responsabilidade Fiscal, porque esta não admite que haja renúncia sem que seja apontada a fonte de receita que vai substituí-la ou o corte de despesa equivalente à renúncia que está sendo estabelecida.

Dessa forma, a Lei de Responsabilidade Fiscal não admite essa isenção e o Governo do Estado do Paraná, ao concedê-la, está contrariando a lei.

Portanto, peço que essa nota técnica seja inscrita nos Anais do Senado Federal e, repito, vou encaminhá-la ao Tribunal de Contas do meu Estado, para que tome as devidas providências a fim de que esse ato ilegal seja anulado, e ao Ministério Público, para que investigue as suas consequências.

Sr. Presidente, não se pode abrir mão de uma receita de R\$100 milhões, correspondente apenas à Renault. O Governador diz que não pode dar o reajuste solicitado pelos professores e policiais militares do meu Estado, mas abre mão de receitas. A Lei de Responsabilidade Fiscal estabelece o limite de 50% de dispêndio com pessoal em relação à receita líquida, mas, ao abrir mão de receita, o Governo estabelece um limite menor, portanto, para o oferecimento desse reajuste.

Sr. Presidente, a Lei de Responsabilidade Fiscal está sendo agredida pelo Governador do Paraná, por isso vou aguardar providências.

## NOTA TÉCNICA Nº 1303, DE 2001

**Referência:** STC nº  
200103872

**Solicitante:** Senador OSMAR  
DIAS

**Assunto:** Prorrogação de  
recolhimento do ICMS, em  
face da Lei de  
Responsabilidade Fiscal.

### I – DO PEDIDO

O Gabinete do ilustre Senador Osmar Dias submete a este órgão de assessoramento institucional consulta escrita indagando se a prorrogação, para o início do ano de 2009, do recolhimento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS das montadoras Renault e Audi e outras empresas sediadas no Estado do Paraná fere a Lei de Responsabilidade

Fiscal, já que o Governo está abrindo mão de receita sem indicar uma nova fonte para substituí-la.

## II – ANÁLISE

Na resposta a esta Consulta, partimos do pressuposto de que o fato descrito é verídico, ou seja, as duas indústrias citadas e mais umas poucas receberam do Governo estadual benefício fiscal relativo ao ICMS, que tanto pode ser isenção de seu pagamento por cerca de oito anos ou diferimento (postergação) do recolhimento do imposto devido para o início do ano de 2009.

Antes de nos reportarmos à incompatibilidade da isenção ou do diferimento com a Lei de Responsabilidade Fiscal, é importante destacar que o benefício concedido é flagrantemente inconstitucional.

Os benefícios fiscais referentes ao ICMS, por expressa determinação constitucional, somente podem ser concedidos por deliberação conjunta dos Estados e do Distrito Federal. Assim, se algum Estado desejar conceder isenção do ICMS a qualquer espécie de operação ou prestação sujeita ao imposto, deverá submeter seu pedido ao colegiado de todas as Unidades da Federação, aguardando aprovação.

Tal regra está contida no art. 155, § 2º, XII, "g", da Constituição que prescreve:

Art. 155. ....  
.....  
.....

§ 2º .....  
.....  
.....

XII – cabe à lei complementar:  
.....

.....  
.....  
g) regular a forma como,  
mediante deliberação dos  
Estados e do Distrito  
Federal, isenções,  
incentivos e benefícios  
fiscais serão concedidos  
e revogados.

O diploma legal vigente que disciplina a alínea transcrita é a  
Lei Complementar nº 24, de 7 de janeiro de 1975, que trata a  
matéria de forma bastante abrangente, consoante se pode  
observar de seus arts. 1º e 10:

Art. 1º As isenções do  
imposto sobre operações  
relativas à circulação de  
mercadorias serão  
concedidas ou revogadas  
nos termos de convênios  
celebrados e ratificados  
pelos Estados e pelo  
Distrito Federal, segundo  
esta Lei.

Parágrafo único. O  
disposto neste artigo  
também se aplica:

**I – à redução da base  
de cálculo;**

**II – à devolução total ou  
parcial do imposto, direta  
ou indireta, condicionada  
ou não, do tributo, ao  
contribuinte, a  
responsável ou a  
terceiros;**

**III – à concessão de  
créditos presumidos;**

**IV – a quaisquer outros  
incentivos ou favores  
fiscais ou financeiros-**

**fiscais, concedidos com base no imposto de circulação de mercadorias, dos quais resulte redução ou eliminação direta ou indireta, do respectivo ônus;**

V – às prorrogações e às extensões das isenções vigentes nesta data.

.....  
.....  
.....

Art. 10. Os convênios definirão as condições gerais em que se poderão conceder, unilateralmente, anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e **ampliação do prazo de recolhimento** do imposto de circulação de mercadorias. **(Grifamos)**

Como se vê, nenhum benefício escapou ao alcance da lei complementar. Além disso, a lei prevê os efeitos da concessão de benefícios em desacordo com seus dispositivos:

Art. 8º A inobservância dos dispositivos desta Lei acarretará, cumulativamente:

I – a nulidade do ato e a ineficácia do crédito fiscal atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria;

II – a exigibilidade do imposto não pago ou

devolvido e a ineficácia da lei ou ato que conceda remissão do débito correspondente.

O *quorum* necessário à aprovação ou à revogação de cada benefício fiscal está previsto § 2º do art. 2º do mesmo diploma legal:

Art. 2º.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....

§2º A concessão de benefícios dependerá sempre de decisão unânime dos Estados representados; a sua revogação total ou parcial dependerá de aprovação de quatro quintos, pelo menos, dos representantes presentes.

Os convênios de que tratamos são celebrados no âmbito do CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária, composto pelos Secretários de Economia, Fazenda, Finanças ou Tributação de todas as Unidades da Federação e presidido pelo Ministro de Estado da Fazenda, podendo, tais autoridades, fazer-se representar nas reuniões. Por isso, dizemos que as isenções do ICMS dependem de aprovação do CONFAZ.

Visto que o ato concessivo do benefício fere a Lei Magna, o caminho mais adequado a expungir-lo do mundo jurídico seria o da ação direta de inconstitucionalidade, que poderia ser impetrada por qualquer das autoridades, órgãos e entidades previstos no art. 103 da Constituição.

No que toca à Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, verifica-se que a concessão da isenção (ou do diferimento) deveria



subordinar-se a vários de seus imperativos, sem o que seria destituída de juridicidade. Pelos dispositivos da LRF adiante transcritos, desde seu art. 1º, § 1º, os quais, provavelmente, não foram observados quando da concessão do favor fiscal, pode-se aquilatar o grau de divergência entre este e a lei complementar.

Art. 1º .....  
 .....  
 .....

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a **obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita**, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

§ 2º As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

.....  
 .....  
 .....

Art. 4º A lei de diretrizes

orçamentárias atenderá o disposto no § 2º do art.165 da Constituição e:

.....  
.....  
.....

§ 1º Integrará o projeto de lei de diretrizes orçamentárias Anexo de Metas Fiscais, em que serão estabelecidas metas anuais, em valores correntes e constantes, relativas a receitas, despesas, resultados nominal e primário e montante da dívida pública, para o exercício a que se referirem e para os dois seguintes.

§ 2º O Anexo conterá, ainda:

.....  
.....  
.....

**V – demonstrativo da estimativa e compensação da renúncia de receita e da margem de expansão das despesas obrigatórias de caráter continuado.**

.....  
.....  
.....

Art. 5º O projeto de lei orçamentária anual, elaborado de forma compatível com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias,

e com as normas desta  
Lei Complementar:

.....  
.....  
.....

II – será acompanhado  
do documento a que se  
refere o § 6º do art. 165  
da Constituição, bem  
como **das medidas de  
compensação a  
renúncias de receita e  
ao aumento de despesas  
obrigatórias de caráter  
continuado;**

.....  
.....  
.....

**Art. 11. Constituem  
requisitos essenciais  
da responsabilidade na  
gestão fiscal a  
instituição, previsão e  
efetiva arrecadação de  
todos os tributos da  
competência  
constitucional do ente  
da Federação.**

Parágrafo único. É  
vedada a realização de  
transferências voluntárias  
para o ente que não  
observe o disposto no  
*caput*, no que se refere  
aos impostos.

.....  
.....  
.....

**Art. 14. A concessão ou  
ampliação de incentivo  
ou benefício de  
natureza tributária da**

qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou

modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou condições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

Verificando-se que não foram cumpridas as condições impostas pela LRF, o ato mediante o qual foi concedida a isenção (ou o diferimento) é injurídico e, portanto, passível de anulação.

Quanto à possibilidade de punição dos responsáveis, em decorrência da só concessão do benefício, salvo prova de delito mais grave (corrupção, fraude, simulação, etc.), em nossa legislação criminal não encontramos nenhum tipo que se amolde à hipótese. Assim, fundado no princípio de que não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal, nada poderia ser impetrado em face dos responsáveis pela renúncia fiscal irregular.

Duas leis disciplinam a matéria: a Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950, que *define os crimes de responsabilidade e regula o respectivo processo de julgamento*, com os acréscimos trazidos pela Lei nº 10.028, de 19 de outubro de 2000, e o Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940), alterado, igualmente pela Lei nº 10.028/00, que lhe acrescentou o capítulo denominado "Dos Crimes contra as Finanças Públicas".

Em nenhum dos tipos penais descritos nessas leis enquadra-

se o comportamento relativo à concessão irregular de benefício fiscal por Governador ou por Secretário de Estado.

Porém, no que respeita à Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, cremos plausível a interpretação segundo a qual a outorga de favor fiscal por via oblíqua poderia acarretar a perda da função pública, a suspensão dos direitos políticos, o pagamento de multa, a proibição de contratar com o Poder Público, sem prejuízo do ressarcimento integral do dano.

A referida lei, que trata dos atos de improbidade administrativa praticados por agente público, servidor ou não, considera como tal todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades da administração pública, direta e indireta. Portanto, os detentores de mandato eletivo estão sujeitos às suas disposições.

A concessão irregular de benefícios fiscais está prevista, como ato de improbidade que causa lesão ao Erário, em seu art. 10, inciso VI, que, assim, dispõe:

Art. 10. Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e notadamente:

.....  
.....  
.....

VII – conceder benefício administrativo ou fiscal sem a observância das formalidades legais ou

regulamentares  
aplicáveis à espécie;

.....  
.....  
.....

A sanção para a mencionada conduta é prevista no inciso II  
do art. 12 da lei, *verbis*:

Art. 12.  
Independente das  
sanções penais, civis e  
administrativas, previstas  
na legislação específica,  
está o responsável pelo  
ato de improbidade  
sujeito às seguintes  
cominações:

.....  
.....  
.....

II – na hipótese do art.  
10, ressarcimento  
do dano, perda dos bens  
ou valores acrescidos  
ilicitamente ao  
patrimônio, se concorrer  
esta circunstância, perda  
da função pública,  
suspensão dos direitos  
políticos de cinco a oito  
anos, pagamento de  
multa civil de até duas  
vezes o valor do dano e  
proibição de contratar  
com o Poder Público ou  
receber benefícios ou  
incentivos fiscais ou  
creditícios, direta ou  
indiretamente, ainda que  
por intermédio de pessoa  
jurídica da qual seja  
sócio majoritário, pelo  
prazo de cinco anos;

.....

.....  
.....

Contudo, existe, ainda, muita celeuma em torno da possibilidade, ou não, de se enquadrarem os Governadores de Estado nas penalidades previstas na Lei de Improbidade Administrativa. A doutrina até agora existente sobre o tema, talvez, por se tratar de assunto muito recente, tem sido assaz escassa; os poucos autores adiante citados a ele se referem apenas *en passant*. O Poder Judiciário, por seu turno, ainda não foi instado a se manifestar sobre a questão, razão pela qual, permanece ela obscurecida pela incerteza.

Segundo Fábio Medina Osório, a Doutrina admite que os Governadores de Estado, Vice-Presidente da República, Prefeitos, membros do Ministério Público e do Poder Judiciário, "se autores de atos de improbidade administrativa", sujeitam-se às sanções da Lei nº 8.429/92, em toda sua extensão, pois nenhuma norma constitucional os excepciona, "salvo em relação à legitimação ativa para a ação civil correspondente e ao privilégio de foro". A mesma opinião, nos mesmos termos, é defendida por Marino Pazzaglini Filho.

Para José Armando da Costa, tratando-se de improbidade administrativa do Presidente da República, Ministros de Estado, Ministros do Supremo Tribunal Federal, Procurador-Geral da República e **Governadores de Estado**, por consistir em crime de responsabilidade, o processo e o julgamento serão realizados nos termos da Lei nº 1.079/50. E, ao tratar da responsabilização dos agentes políticos, o autor sustenta que "os governadores de Estado são denunciados, para esse mesmo fim, diante da Assembléia Legislativa de seus respectivos Estados, de acordo com o que preceitua o art. 75 dessa mesma lei."

Em face dessa ausência de decisões e de maiores discussões acerca da aplicabilidade das sanções da Lei nº 8.429/92 a Governadores de Estado, emitimos, neste final, uma opinião estritamente pessoal.

A lei nº 8.429/92 não dispõe sobre matéria criminal. Não define nenhum tipo penal, nem lhe comina penalidade. Trata, na realidade de matéria cível *lato sensu*, ou seja de matéria política, administrativa e civil. Por ela, não se poderia,



portanto, atribuir a Governador de Estado qualquer crime comum ou de responsabilidade.

E a lei cuida tanto da definição dos atos de improbidade e respectiva sanção como do processo de responsabilização dos agentes públicos que infrinjam seus dispositivos. Como, no que se refere aos crimes de responsabilidade dos Governadores, as normas processuais relativas a denúncia, acusação e julgamento estão definidas no art. 75 e seguintes da Lei nº 1.079/50, não sobra espaço para a aplicação da lei que cuida especificamente dos atos de improbidade.

De fato, não há que falar na aplicação aos Governadores dos dispositivos relativos à perda da função pública e à suspensão dos direitos políticos. Porém, parece-nos perfeitamente plausível a aplicação, aos Governadores, dos dispositivos que tratam do ressarcimento integral do dano (obrigação civil), perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio (penalidade administrativa/civil), pagamento de multa civil (penalidade civil) e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios (penalidades administrativas).

Era o que cumpria informar, s.m.j.

Consultoria Legislativa, 11 de novembro de 2001.

**MOYSÉS MARCELO DE SILLOS**  
Consultor Legislativo

**Osmar Dias**  
Senador

## **ANEXO-IV - A História do Automóvel e dos Logotipos das Marcas**

## ***História do automóvel:***

***Primórdios. Os primeiros trabalhos visando criar veículos automóveis foram realizados no séc. XVIII simultaneamente por várias pessoas em diversas países. Credita-se, no entanto, ao francês Nicolas Cugnot o primeiro veículo a andar por meio de sua própria energia, em 1769.***

***Era um trator de três rodas, movido a vapor, destinado a arrastar canhão. Sua caldeira era montada sobre a única roda dianteira, andava a aproximadamente a 4 km/h e tinha que parar de poucos em poucos metros para formar e acumular vapor. Houve outros veículos a vapor depois deste, alguns mais eficientes, mas nenhum satisfazendo o mínimo das necessidades de um transporte mais rápido e versátil que os trens.***

***Em vista disto, no séc. XIV, trabalhou-se no desenvolvimento de motores de combustão interna, cuja a idéia data das experiências com pólvora no séc. XVII. Nestes motores o combustível queimaria no interior de um cilindro fechado com bases móveis, os êmbolos ou pistões. Nesta época já se haviam aperfeiçoado os tornos e outras máquinas de usinar peças móveis; desenvolvido métodos eficientes de produzir centelhas elétricas; e novos combustíveis líquidos e gasosos a partir do carvão, que, embora destinados a iluminação, mostravam estar próximos da rápida ignição exigida pelos motores de combustão interna.***

***Em 1860, o francês Etienne Lenoir construiu o primeiro motor de combustão interna importante. Era de um só cilindro, no qual era injetado gás primeiro numa extremidade e depois na outra. O êmbolo era jogado de uma extremidade para a outra pelas explosões provocadas por centelha elétrica. Uma haste articulada no êmbolo e num volante fazia este último girar. Em 1862, outro francês, Alphonse Beau de Rochas, publicou a análise termodinâmica do novo motor, estabelecendo o princípio do ciclo de 4 tempos. Em 1876, os alemães N.A. Otto e Eugen Langen aplicaram com sucesso este princípio, vendendo cerca de 35.000 motores por todo o mundo para instalação em pequenas fábricas. O ciclo de quatro tempos, ainda hoje, é o princípio básico da maioria dos motores de combustão interna empregados na quase totalidade dos automóveis atuais.***

***Em 1885, o alemão Karl Benz colocou pela primeira vez na estrada um veículo automóvel equipado com motor de combustão interna de razoável segurança e por isso alguns o consideraram o "pai do automóvel". O carro era de três rodas, o motor ficava na traseira, logo atrás do banco único, era de um cilindro, a quatro tempos, 250rpm,  $\frac{3}{4}$  c.v., velocidade de 10 km/h, queimando benzina como combustível. Era um veículo de estrutura leve, grandes rodas finas; o acionamento da roda traseira era feito por um mecanismo de corrente e rodas dentadas como nas bicicletas. Apresentava desde logo as principais características dos automóveis modernos: sistema de ignição elétrica, sistema de***

**arrefecimento do motor por radiador e circulação de água e sistema de transmissão ao eixo por engrenagens diferenciais. Este foi realmente o primeiro automóvel que se pode reconhecer como tal.**

**Mas foi em 1886, com o alemão Gottlieb Daimler, patenteando um motor de combustão interna de alta rotação, que o automóvel mostrou-se realmente viável. Seu autoveículo tinha quatro rodas, o eixo dianteiro articulado a um pino no centro para dar a direção e, principalmente, estava equipado com motor de alto rendimento, que queimava vapor de petróleo como combustível, produzia 1 c.v. por 40 kg de peso e funcionava bem entre 800 e 1000 rpm..**

**Em 1893, os irmãos Charles e Frank Duryea, dos E.U.<sup>a</sup>, construíram uma carruagem com motor a gasolina de 4 c.v. e velocidade de 15 km/h. Levassor Krebs revolucionou o desenho do automóvel, em 1894, projetando o panhard com motor vertical, montado na dianteira e protegido por um capuz sobre um quadro de chassi que se tornou clássico. O carro apresentava também transmissão comum por meio de engrenagens deslizantes operadas por alavanca na mão direita, embreagem, freio e acelerador acionados nos pedais.**

## **Partes do Automóvel:**

**O veículo automóvel é composto por duas partes: Chassi e Carroceria.**

**Chassi é a parte do veículo constituída por órgãos necessários ao seu deslocamento e que suporta a carroceria.**

**O chassi é composto de:**

**(a) motor e órgãos anexos;**

**(b) transmissão;**

**(c) direção;**

**(d) freios;**

**(e) quadro dou plataforma do chassi;**

**(f) suspensão;**

**(g) eixos;**

**(h) rodas ou trem de rolamento ;**

**(i) equipamento elétrico.**

**Carroceria é a parte destinada a acomodar passageiros ou carga. Em geral indica a que uso se indica o veículo: automóvel sedan, esporte e de corrida; ônibus urbano e rodoviário; caminhão comum e frigorífico, carro de bombeiro, ambulância, utilitário, carro de combate, etc.**

**Acessórios são órgãos ou peças desnecessárias ao funcionamento do veículo, mas que contribuem para a sua proteção, conforto e conveniência dos passageiros.**

**Exemplos: retrovisores, tapetes, pára-sol, limpador de pára-brisas, etc.**

**Motor e Órgãos Anexos.**

**Motor é o órgão que se produz a energia mecânica necessária à propulsão do veículo. Normalmente o motor de combustão interno exige uma série de órgãos anexos, tais como:**

**(1) sistema de alimentação; (2) sistema de ignição; (3) sistema de injeção; (4) sistema de admissão e escapamento; (5) sistema de lubrificação; (6) sistema de arrefecimento.**

**Os motores de combustão interna podem ser classificados em dois tipos: de ignição por centelha e de ignição por compressão ou diesel. Os primeiros ainda admitem, de acordo com a maneira de introduzir o combustível, duas subdivisões:**

**(1) motores de carburação são aqueles cuja mistura ar-combustível, preparada fora dos cilindros, é inflamada por uma centelha elétrica (são motores a gasolina, querosene , gás liquefeito de petróleo);**

**(2) motores de injeção são aqueles cuja mistura ar-combustível, preparada no interior dos cilindros, é inflamada por uma centelha elétrica .**

**Transmissão:**

**É o conjunto de órgãos que transmite a potência do motor às rodas motrizes.**

***Na sua forma mais simples compreende: embreagem, caixa de mudança de velocidade, árvore de transmissão, transmissão angular e diferencial.***

#### ***Direção:***

***É o conjunto de órgãos que permite ao motorista conduzir o veículo na direção desejada. É composta em geral do volante, da coluna, da caixa, dos braços e das barras de direção. A caixa de direção, composta de uma árvore sem-fim e um setor dentado, é o mecanismo responsável pela mudança na direção da rotação que se ao volante e pela redução da força necessária a virar as rodas. Nos veículos mais pesados e nos automóveis de luxo também podem ser encontradas direções hidráulicas que reduzem de até 40 % o esforço do motorista.***

#### ***Freios:***

***Destinam-se a reduzir a velocidade, parar ou manter parado os veículos. O de estacionamento, geralmente acionado por uma alavanca manual, é mecânico, usando alavancas e excêntrico para forçar as sapatas contra os tambores traseiros. Os freios de serviço, porém, são hidráulicos, pois os mecânicos exigiam esforço demasiado do motorista e não se mostraram eficientes com o aumento de velocidade.***

#### ***Suspensão:***

***É constituída pelo conjunto de órgãos, colocados entre o quadro de chassi e os eixos, incumbidos de absorver ou atenuar as trepidações e choques ocasionados pelo deslocamento do veículo. É composta basicamente de amortecedor e molas. Estas podem ser helicodiais, em laminas ou em barra de torção.***

#### ***Eixo:***

***É o conjunto de peças destinadas a ligar entre si duas rodas e servir de apoio aos órgãos de suspensão. Em certos casos, além disso, leva o movimento do diferencial às rodas e é então chamado eixo motriz.***

### *Rodas:*

***São os órgãos destinados ao rolamento do veículo. A roda é em geral composta do aro e do cubo no qual aquele é aparafusado. Nos Aros vão montados os pneus. As rodas dianteiras são as mais delicadas e do seu projeto constam quatro ângulos importantes: de caster, de camber, de inclinação do pino-mestre e de convergência.***

### *Equipamento Elétrico:*

***É constituído dos órgãos e aparelhos destinados a iluminação, sinalização, partida do motor e fornecimento de corrente. No que se diz respeito ao fornecimento de corrente, são itens fundamentais a bateria e gerador de corrente. O gerador, durante muito tempo, foi um dínamo ou gerador de corrente contínua, mas hoje está sendo substituído pelo muito mais eficiente alternador ou gerador de corrente alternada. A função de bateria é fornecer energia para o motor de partida, o sistema de ignição e para os outros órgãos secundários. A função do gerador é carregar a bateria e alimentar o sistema elétrico do carro quando em movimento.***

### *Como se produz um Automóvel:*

***O automóvel nasce nos escritórios de planejamento e laboratórios; em seguida passa para as estradas e pistas e, finalmente entra em produção. A construção de um novo modelo de veículo automotor inicia-se com o projeto, que leva em consideração as expectativas dos consumidores; os outros veículos do mesmo gênero produzidos pelas indústrias concorrentes; as características que se deseja dar ao veículo para assegurar seu sucesso de venda etc. Ao longo das diversas etapas de desenvolvimento, provas e modificações, chega-se a um protótipo é duramente submetido à provas e experimentando em todas as suas possíveis condições de utilização, em estradas desimpedidas e vias congestionadas. Somente quando o protótipo superou todas as provas é que se passa à produção em série, através de operações sucessivas na linha de montagem. Uma grande indústria automobilística pode produzir mais de mil veículos por dia.***



## LOGOTIPO

[ Home ] [ AUTO ESCOLA ] [ CORPO DIPLOMATICO ] [ DEFICIENTE FISICO ]  
[ FROTISTA ] [ LINK ] [ LOCADORA ] [ LOGOTIPO ] [ NOTICIAS ] [ TAXISTA ]

CLIQUE NO ÍCONE LOGOTIPO E CONHEÇA SUA HISTORIA

## A HISTÓRIA DOS LOGOTIPOS

Os emblemas dos fabricantes de automóveis são mais do que simples símbolos de identificação das marcas. A maioria deles traz embutidos diversos aspectos da história da marca, capazes de aguçar a curiosidade dos aficionados por carros.

Os logotipos acompanham o surgimento das primeiras fábricas de automóveis, no final do século passado. Como escuderias, agremiações esportivas e outras associações, os primeiros fabricantes de automóveis não dispensavam um símbolo de identificação do modelo, seguindo uma tradição surgida na Idade Média, como os brasões nobiliárquicos. Veja o significado dos que mais ficaram marcados na história do automóvel:



**Audi** - As quatro argolas unidas representam as marcas alemãs que formaram a Auto Union, fundada em 1947. São elas: Horch, Audi, Wanderer e DKW. No dia 1º de janeiro de 1985, a Auto Union passou a se chamar Audi AG, com sede empresarial em Neckarsulm, na Alemanha.



**Alfa Romeo** - O símbolo é composto pela bandeira com a cruz vermelha (brasão da cidade de Milão) e pela serpente devorando um homem (símbolo da família real milanese). O nome do fabricante italiano, fundado em 1910, é a combinação da sigla A.L.F.A (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) com o sobrenome do engenheiro Nicola Romeo, fundador da marca.



**BMW** - Representa uma hélice de avião, nas cores azul e preta. Foi criada depois que os irmãos Karl Rath e Gustav Otto conseguiram permissão do governo alemão para produzir motores de avião, em 1917. O primeiro carro a ter o símbolo da marca alemã foi o modelo Dixi 3/15, de 1928. BMW é a abreviatura de "Fábrica de Motores da Bavária" (Bayerische Motoren Werk).





**Chevrolet** - Diz a lenda que o logotipo em forma de gravata borboleta foi baseado na ilustração do papel de parede de um hotel em Paris onde um dos fundadores da marca, William Durant, teria se hospedado, em 1908. Durant guardou a amostra na carteira para usá-la como símbolo da marca de automóvel que fundou em parceria com o piloto Louis Chevrolet.



**Chrysler** - A antiga estrela de cinco pontas, formada a partir de um pentágono com cinco triângulos, representa a precisão da engenharia. O logo atual é um escudo com asas, que já havia sido adotado entre as décadas de 30 e 50.



**Citroën** - Os dois "V" invertidos, conhecidos na França como "Deux Chevron", simbolizam a engrenagem bi-helicoidal criada pelo engenheiro Andre Citroën, fundador da marca francesa.



**Dodge** - O búfalo simboliza a cidade de Dodge, localizada no estado de Kansas (EUA), no oeste norte-americano.



**Ferrari** - O cavalo preto empenado sobre o fundo amarelo era usado no avião de Francesco Barraca, piloto de caça italiano morto na Primeira Guerra Mundial. A pedido da mãe de Barraca, o comendador Enzo Ferrari passou a adotar o emblema em seus carros a partir de 1923.



**Fiat** - A sigla em letras brancas sobre fundo azul significa Fábrica Italiana de Automóveis de Turim.



**Ford** - O símbolo oval com a assinatura de Henry Ford permanece quase inalterado desde a fundação da empresa, em 1903. Hoje ele inspira o desenho das grades dos carros da marca.



**Jeep** - Marca norte-americana cuja origem vem da pronúncia, em inglês, da sigla G.P. (General Purpose), utilizada para identificar os modelos destinados a vários tipo de uso.



**Lamborghini** - O touro que aparece no símbolo dos esportivos italianos é uma homenagem do fundador da marca, Ferruccio Lamborghini, às lutas de touro, pelas quais era fanático. Tanto que os carros da marca (Diablo e Murciélagos) têm nomes de touros famosos.



**Maserati** - O logotipo da marca italiana representa o tridente de Netuno, símbolo da cidade de Bolonha. A fábrica foi fundada em 1919 pelos irmãos Carlo, Bindo, Alfieri, Ettore e Ernesto Maserati.



**Mercedes-Benz** - A estrela de três pontas representa a fabricação de motores para uso na terra, água e mar. Surgiu depois que Gottlieb Daimler enviou cartão postal para sua mulher, dizendo que a estrela impressa no cartão iria brilhar sobre sua obra.



**Mitsubishi** - Um diamante de três pontas que remete à resistência e preciosidade. O símbolo veio do nome da marca: "Mitsu" significa três em japonês; "Bishi", diamante



**Nissan** - A moldura azul (cor do céu e do sucesso na cultura japonesa) e um círculo vermelho ao fundo (que representam a luz do sol e a sinceridade) remetem ao provérbio "sinceridade leva ao sucesso". Nissan significa "indústria japonesa".



**Peugeot** - O leão estilizado, que representa a "qualidade superior da marca" e homenageia a cidade de Lion (França), é usado desde 1919. Desde então, o logotipo sofreu sete modificações.



**Porsche** - São dois brasões sobrepostos - o da região de Baden-Württemberg e o da cidade de Stuttgart (o cavalo empinado), sede da marca alemã. A marca adotou o símbolo a partir de 1949.



**Quadrifoglio** - O trevo de quatro folhas dos esportivos da Alfa Romeo é o amuleto usado pelo piloto Ugo Sivocci, considerado herói da marca depois de ter morrido em um acidente, em 1923, no circuito de Monza (Itália). A partir daquele ano, todos os carros de corrida passaram a ter esse logotipo na carroceria.



**RENAULT**

**Renault** - O losango parecido com um diamante foi adotado em 1925, para sugerir sofisticação e prestígio. Desde então, teve quatro mudanças de visual. O primeiro símbolo, de 1898, eram dois "R", em homenagem aos irmãos Louis e Marcel Renault, fundadores da marca francesa.



**Rolls Royce** - Os dois "R" do logotipo eram estampados em vermelho. Com a morte de seus dois fundadores, Charles Rolls (1910) e Frederick Royce (1933), as letras passaram a ser grafadas em preto, em sinal de luto.



**Saab** - Uma das marcas sob controle da GM, a sueca Saab começou a fabricar aviões em 1938. O nome vem de Svenska Aeroplan Aktebolaget. A produção de automóveis começou em 1959. O logotipo circular tem um animal mitológico com cabeça de águia e garras de leão, símbolo da

**vigilância. O azul de fundo é a cor da marinha.**



**Subaru - Na língua japonesa, Subaru significa "plêiade" (conjunto de estrelas). Isso explica a constelação adotada como logotipo da marca.**



**Volvo - O polêmico logotipo da marca sueca (que hoje é controlada pela Ford) é o símbolo da masculinidade. Por esse motivo já foi muito contestado por movimentos feministas na Europa**

**VOLTAR PARA PAGINA PRINCIPAL**

## **ANEXO-V – Histórico das Montadoras e Fornecedores**

[INÍCIO](#) | [QUEM SOMOS](#) | [ÁREAS DE NEGÓCIOS](#) | [INVESTIDORES](#) | [MÍDIA](#) | [OPORTUNIDADES PRO](#)

## História da CNH

[Pesquisar](#)

Imprimir Esta Página

[Endereços](#)[Perfis dos Executivos](#)[História da CNH](#)

A CNH representa uma família de marcas que moldou a história dos equipamentos agrícolas. O patrimônio da CNH inclui os legados combinados das marcas Braud, Case, Claey's, Fiat, Flexi-Coil, Ford, International Harvester, New Holland, Steyr e outras mais. Esse valioso patrimônio de liderança define a nossa organização nos dias atuais.

Nos primeiros anos da mecanização na indústria agrícola, nossas companhias estavam apenas dando os primeiros passos. Homens como Cyrus Hall McCormick e sua segadeira, Jerome Increase Case e sua debulhadora, Abe Zimmerman e seu moinho portátil de alimentos, Léon Claey's e sua bateadeira de cereais, Alexandre Braud e sua debulhadora estacionária, e Henry Ford e seu Trator Fordson, estavam literalmente sonhando o futuro das máquinas profissionais.

A história da International Harvester teve início nos campos do estado da Virgínia, EUA, durante os anos 30 do século XIX, na fazenda de Robert McCormick.

Naquele tempo, um dos trabalhos mais exigentes e dolorosos era representado pela colheita de grãos. Entre 1810 e 1830, Robert McCormick fez experiências sobre como mecanizar esse processo. Cyrus McCormick continuou o trabalho do pai, desenvolvendo a versão funcional de uma segadeira mecânica em 1831. Essa segadeira serviria como o impulsor para a formação da McCormick Harvesting Machine Company em 1848. Esta companhia, que conduziu à criação da International Harvester em 1902, iria abrir o caminho para o primeiro canal de distribuição através de concessionários, a primeira oferta de uma linha completa de produtos (implementos, tratores, colheitadeiras, equipamentos para feno, etc.), o primeiro trator de rodas a Diesel dos EUA e a primeira colheitadeira de fluxo axial. O famoso trator Farmall, produto com a marca da International Harvester, foi o pioneiro dos tratores para culturas em fileiras.

Um contemporâneo de Cyrus McCormick e apenas dez anos mais novo que ele, Jerome Increase Case, também estava fazendo sua marca na agricultura na metade do século XIX. Em 1842, Case fundou a "Racine Threshing Machine Works", apoiando-se na eficiência e inovações de sua debulhadora. Sua debulhadora de madeira aumentou significativamente a produção de grãos durante a estação da colheita, possibilitando colher 10 vezes mais trigo por dia do que com os métodos manuais. Esse aumento do nível de produção foi crucial durante o período da Guerra Civil, já que a mão-de-obra era escassa e a demanda por trigo elevada. Enquanto a debulhadora representava, literalmente, o ganha-pão de J. I. Case, sua companhia se expandiu para o negócio de máquinas a vapor em 1869. Usando uma caldeira do tipo locomotiva, produzia-se aproximadamente 8 HP para o acionamento de debulhadoras e serras através de correias; os produtores rurais aprovaram incondicionalmente essas máquinas a vapor, pois funcionavam o dia inteiro. Em 1886, a Case era o maior fabricante de máquinas a vapor do mundo e, em meados de 1930, as vendas de máquinas debulhadoras passavam a um nível que representava somente uma fração dos negócios da Case. A máquina sobre a qual uma companhia inteira tinha sido construída havia ultrapassado sua vida útil, mas não antes que a 100.000ª debulhadora saísse da linha de montagem.

Em 1864 Josef Werndl fundou a companhia Steyr, com a meta de fabricar bicicletas. Embora tenha entrado no negócio de bicicletas, por muitos anos a Steyr cresceu como um fabricante industrial diversificado. Em 1915 a companhia entrou no negócio de tratores e cresceu em tamanho até chegar ao momento decisivo, em 1947: a introdução dos legendários tratores modelo "180". Esse evento marcou a entrada da companhia na produção de tratores em larga escala e consolidou a Steyr como a líder do mercado no mercado austríaco. Com os modelos "180", a Steyr fez uma contribuição considerável para melhorar as condições de trabalho, rentabilidade e produtividade no setor agrícola. Nos anos sessenta, a Steyr introduziu sua primeira ensiladeira e seu primeiro trator com tração nas quatro rodas. Hoje a marca Steyr é conhecida por suas soluções inovadoras e de alta tecnologia para companhias agrícolas, florestais e estatais.

A Braud é a companhia mais antiga dentre aquelas hoje reunidas sob o logotipo da "folha azul" da New Holland. Foi em 1875 que as debulhadoras estacionárias construídas por Alexandre Braud começaram a ganhar reputação ao longo da região do Loire-Atlantique, no oeste da França. Em 1898 construiu-se uma fábrica em St. Mars-La-Jaille, França, depois transferida para Coex, também naquele país. Seu crescimento continuou por mais de setenta anos e as realizações foram impressionantes. Mas o mercado de colheitadeiras entrou em um período de crise nos anos setenta e a Braud voltou sua atenção para uma nova clientela com um vasto potencial: o viticultor. O trabalho nos vinhedos ainda era feito manualmente, como nos séculos anteriores. A introdução de máquinas no processo de colheita de uvas, mágico e cheio de tradições, não foi fácil. Os viticultores viam a necessidade, mas sustentavam ser impossível para uma máquina recolher uma fruta tão delicada como a uva. Porém, com a cooperação estreita de seus clientes, em 1975 a Braud apresentou o modelo 1020: a primeira colhedora de uva com a marca Braud. As máquinas 1020 foram um sucesso comercial, mas sendo um produto pioneiro, deixou espaço para melhorias. Em 1979, a Braud apresentou seu modelo aprimorado, a famosa Braud 1014, a colhedora de uva mais vendida na história da viticultura. O mercado francês cresceu vertiginosamente, seguido de perto pelo mercado alemão. Quatro anos depois, havia mais de 2.000 colhedoras de uva Braud em operação na França, Alemanha, Áustria, Itália, Espanha e Portugal.

Em outubro de 1895, a abertura de uma oficina individual de consertos nos confins de New Holland, Pensilvânia, chamou pouca atenção. Mas essa oficina minúscula e seu mecânico de 26 anos, Abe Zimmerman, representaram o nascimento de uma companhia que um dia venderia suas máquinas em todos os continentes. A New Holland Machine Company de Zimmerman conquistaria seu espaço no século 20 como uma companhia inovadora de equipamentos agrícolas. Incluídos entre os primeiros produtos nos primórdios da companhia: o moinho portátil de alimentos, em 1899, o motor com tanque cilíndrico à prova de gelo, em 1901, e o britador de pedras, em 1910. Estas e outras máquinas como elas impulsionaram o crescimento recorde da companhia nos anos 20, mas, então, veio a Grande Depressão. Como a maioria das companhias durante esses anos difíceis, a New Holland chegou à beira da falência, enquanto lutava para subsistir com qualquer contrato de trabalho de fundição que pudesse ser fechado. Mas enquanto a companhia lutava para sobreviver, na primavera de 1937, a solução para seus problemas estava aparecendo em um campo de centeio precoce muito próximo da fábrica. Em 1940, a New Holland introduziu a revolucionária enfardadeira móvel Nolit. Este produto levou novamente a companhia à liderança em equipamentos agrícolas. O que seguiu foi um deslocamento na direção dos equipamentos de feno e forragem, com segadeiras de forragem, ancinhos e espalhadores aprimorados. À medida que se aproximavam os anos 50, a New Holland estava equilibrada para se tornar o líder do setor de agricultura de pastagens.

Nascido em 1879, Léon Claeys começou sua carreira como cicleteiro à idade de 18 anos. Tendo vivido algum tempo no mundo da agricultura, Claeys sabia quanta mão-de-obra os trabalhos de colheita e debulha consumiam, processos então realizados completamente à mão. Tendo a intenção de melhorar esse processo, Claeys fundou, em 1906, sua própria companhia, a "Werkhuizen Léon

Claeys". Três anos depois, ele construiu uma fábrica em Zedelgem, Bélgica, onde as operações permanecem até hoje. Sua primeira máquina debulhadora era estacionária e acionada por um cavalo, em um moinho. Sendo bem-sucedido, Claeys começou a trabalhar imediatamente em um motor a Diesel para substituir o cavalo e, em 1947, a debulhadora estacionária alcançava a plenitude de seu sucesso.

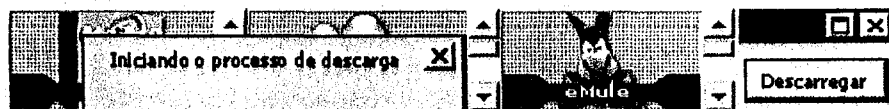
Henry Ford tinha em mente algo diferente de carros em 1883. Um jovem de apenas 20 anos, longe da fazenda, pensava como o trabalho de campo poderia ser feito melhor através de máquinas. Depois de dominar a montagem em linha de automóveis no início do século XX, Ford voltou sua atenção para os tratores com a formação, em 1917, da Henry Ford and Son. No final daquele ano, os tratores Fordson estavam saindo da linha de montagem e um pedido de 7.000 unidades era feito pela Grã Bretanha para impulsionar a produção de alimentos no período de guerra. Durante os anos 20, 75% das fazendas norte-americanas usavam um trator Fordson. Henry Ford tinha, pela segunda vez na vida, dominado uma indústria, e ele não pararia por aí. A metade do século XX foi concluída com mais inovações nos tratores, como o engate hidráulico de três pontos e o famoso Trator Ford 9N, que custava somente US\$ 595. Em 1966, a Ford Tractors ocupava a segunda posição mundial de vendas e, à medida que o território norte-americano entrava em produção, a Ford respondia com mais modelos e tratores maiores.

A Primeira Guerra Mundial ainda estava se desenvolvendo quando um grupo de industriais influentes e membros do governo italiano encontrara-se em um campo nos arredores de Turim com Giovanni Agnelli para ver o primeiro trator agrícola da Fiat. Esse trator, o Modelo 702, foi o primeiro trator agrícola a ser produzido na Itália e, talvez, na Europa. Foi colocado à venda no mercado em 1919, sendo fabricado ao lado de carros e caminhões na fábrica original da Fiat em Turim. Construído para arar e acionar debulhadoras estacionárias, o Modelo 702 foi qualificado como um dos tratores mais eficientes do mundo e teve exportações expressivas. Ele desempenhou um papel importante na revolução da mecanização agrícola que ocorreu no início do século XX.

A Flexi-Coil, fundada em 1952 por Emerson e Kenneth Summach, começou como um negócio com gestão familiar baseado no oeste do Canadá. O primeiro produto desenvolvido e comercializado foi o cultivador de rolo espiral, usado no processo de semeadura. Enquanto a perfeição simples da tecnologia do cultivador de rolo espiral tornou o produto importante até hoje, a ênfase da Flexi-Coil em pesquisa e desenvolvimento desde seu início alargou a oferta de produtos, até incluir equipamentos para semeadura, plantio, cultivo e aplicação de agroquímicos que atendem todos os requisitos do setor. Durante 50 anos aproximadamente, a preocupação em resolver os problemas dos agricultores com tecnologias inovadoras permitiu à Flexi-Coil expandir sua atuação em todo o mundo.

A tradição de inovação percorre profundamente as raízes de todas as nossas marcas. No curso dos últimos 170 anos, sonhamos e criamos o futuro da mecanização agrícola. Esse espírito de inovação tem representado a força motriz por trás do crescimento de todas as nossas companhias ao longo dos anos e um dos elementos comuns que as uniu em nossos dias. Esse espírito também é uma parte expressiva de nossa estratégia de continuidade, já que seguimos crescendo e definindo o futuro da agricultura mecanizada.





[AUTOPÉDIA](#) [MICROSITES](#) [AUTÓMOVEIS NOVOS](#) [COTAÇÃO USADOS](#) [CLASSIFICADOS AUTO](#) [EMAIL](#)

FBNet > AutoMotor > Galeria > Marcas centenárias

**GALERIA**

## Marcas centenárias

Apesar do primeiro automóvel ter surgido há mais de 100 anos, actualmente há poucos construtores que se podem orgulhar do estatuto de centenários. No início foram os inventores e pequenissimas empresas que nasceram e morreram fruto da rápida evolução do modelos e a industrialização que se seguiu.

No entanto, a Mercedes, a Peugeot, a Ford, a Renault, a Opel, a Fiat e a Skoda, podem reivindicar este estatuto no universo dos grandes construtores actuais, entre os quais é às vezes difícil de precisar da "data de nascimento".

POR Rui Faria

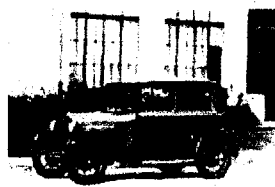
### • "Datas nascimento"



Mercedes - 1886



Peugeot - 1891



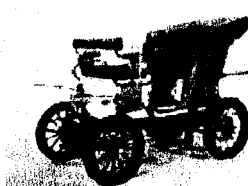
Ford - 1896



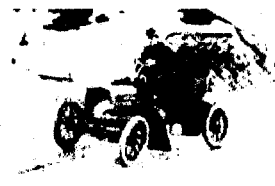
Renault - 1898



Opel - 1898



Fiat - 1899



Skoda - 1901

#### LINKS PATROCINADOS

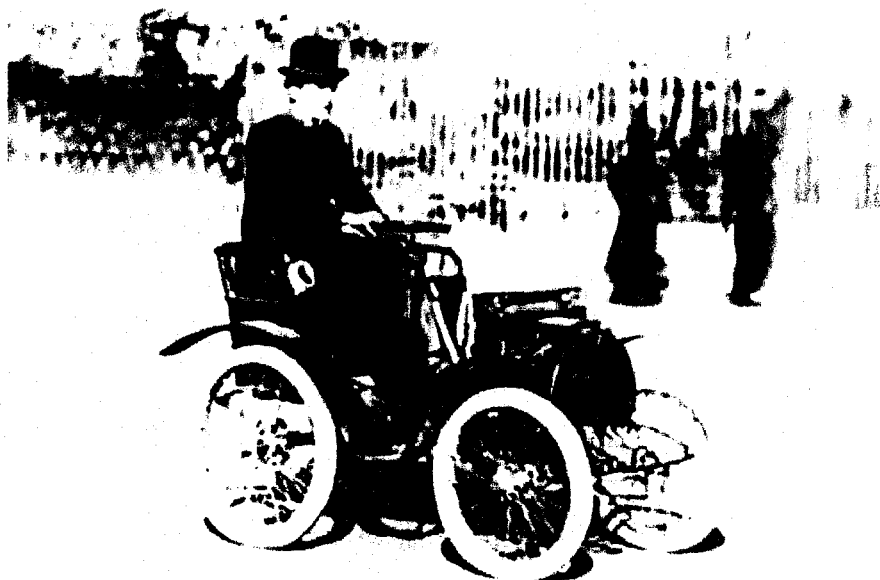
Liga Record bp premierplus	Para os treinadores de bancada
CIT	Cursos electricidade
Autopédia	Tudo sobre a técnica automóvel
Classificados	Classificados auto do Correio da Manhã
Toques e imagens	Faça o que quiser com o seu telemóvel
Autoweb	Para quem procura automóveis

#### SERVIÇOS

Contactos  
Assinar a revista  
E-mail

Copyright © 2003. Todos os direitos reservados. É expressamente proibida a reprodução na totalidade ou em parte, em qualquer tipo de suporte, sem prévia permissão por escrito da Edirevistas S.A.. Consulte as condições legais de utilização dos web sites da Investec.

## Renault 1898



A história da Renault remonta a 1898 quando Louis Renault realizou o seu primeiro veículo automóvel com base num triciclo De Dion. Graças ao apoio dos irmãos Marcel e Ferdinand, Louis Renault apostou forte na competição automóvel como veículo de promoção dos seus produtos.

Em 1903 Marcel Renault perdeu a vida num acidente na corrida Paris-Madrid. Posteriormente, a morte de Ferdinand levou Louis Renault a alterar o nome da sua empresa para Usines Renault.

Em 1944, depois da Guerra Mundial, Louis Renault foi acusado de colaboração com os nazis, tendo sido preso. As Usines Renault foram nacionalizadas passando a chamar-se Regie Nationale des Usines Renault.

[<< voltar à galeria |](#)

[| seguinte >>](#)

### LINKS PATROCINADOS

Liga Record bp premierplus	Para os treinadores de bancada
CIT	Cursos electricidade
Autopédia	Tudo sobre a técnica automóvel
Classificados	Classificados auto do Correio da Manhã
Toques e imagens	Faça o que quiser com o seu telemóvel
Autoweb	Para quem procura automóveis

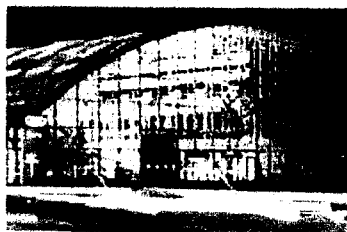
### SERVIÇOS

[Contactos](#)  
[Assinar a revista](#)  
[E-mail](#)

Copyright © 2003 . Todos os direitos reservados. É expressamente proibida a reprodução na totalidade ou em parte, em qualquer tipo de suporte, sem prévia permissão por escrito da Edirevistas S.A.. Consulte as condições legais de utilização dos web sites da Investec.

## HISTÓRIA DA AUDI 1985 - 1998

- 1985 - 1º janeiro a Audi NSU AUTO Union AG passa a se chamar AUDI AG. Ocorre a transferência da sede empresarial de Neckarsulm para Ingolstadt.



Centro Audi em Ingolstadt

- 1986 - Lançamento do Audi 80 com carroceria totalmente galvanizada com garantia de 10 anos contra corrosão.



As carrocerias galvanizadas exigiam novas técnicas de soldadura

- 1986 - Dezembro, inauguração do centro de qualidade da fábrica de Ingolstadt. Este centro reunia todos os departamentos de controle de qualidade.
- 1988 - Com o Audi V8 a Audi realiza o primeiro passo na classe prêmio de automóveis. Este modelo reunia numerosas inovações técnicas como a tração permanente nas quatro rodas, a tecnologia de quatro válvulas e o câmbio eletrônico automático de quatro marchas.



Audi V8 4,2 litros 206KW/280 CV

- 1988 - É colocado o primeiro motor diesel de injeção direta num veículo de passeio de série, o Audi 80.
- 1989 - No outono (europeu) é apresentado na Feira Internacional do Automóvel de Frankfurt, o Audi 100 com um motor TDI de 2,5 litros.
- 1989 - Novembro: vendas recordes depois da queda do muro de Berlim e a subsequente reunificação alemã.
- 1991 - Criação do departamento de Marketing em Ingolstadt, anteriormente dirigido em conjunto com a Volkswagen e Audi em Wolfsburg.
- 1993 - O Audi A8 é apresentado na Feira Internacional do Automóvel com sua carroceria de alumínio no sistema Space Frame.
- 1994 - Inauguração da fábrica de motores Audi em Győr / Hungria.

A história da Audi no Brasil começa em 18 de novembro de 1993, quando o tricampeão mundial de Fórmula 1 Ayrton Senna oficializa em Ingolstadt, na Alemanha, o acordo operacional entre a Senna Import e a Audi AG, dando início, em março do ano seguinte, à importação e venda dos carros Audi no Brasil. Tratava-se de um grande desafio, pois, apesar de responsável por vários avanços na história do automóvel, a Audi ainda era uma marca desconhecida no mercado brasileiro.

## Tecnovidade

O que é novidade na tecnologia mecânica

### tecnovidade

edições 32 e 33

período: 05 de agosto  
30 setembro 2002

**Mecânica  
ONLINE**

### Testamos

#### 206 Coupé Cabriolet

► Luxo e desempenho  
nesse conversível  
"popular"

#### TESTE DRIVE RENAULT Clio

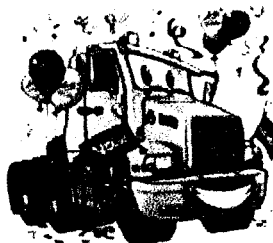
► Suspensão é  
destaque no  
Renault Clio

#### TESTE DRIVE Palio Working

► Agilidade e  
desempenho  
para o trabalho

### VOLVO 25 ANOS

## Volvo do Brasil - 25 anos de História



1977 - 24 de outubro: constituição da Volvo do Brasil

1979 - março: indicação dos primeiros concessionários (PR, SC e SP) - setembro: primeiro chassi de ônibus B58 deixa a linha de montagem

1980 - julho: início da produção dos caminhões - 4 de dezembro: inauguração da fábrica.

1981 - junho: começa a operar o VOAR - Volvo Atendimento Rápido - julho: inauguração da sede da Associação Viking dos Funcionários - julho: testes com um ônibus bi-combustível (Diesel e Álcool), em Curitiba 1983 - outubro: lançado o Velox - sistema de entrega emergencial de peças

1984 - março: lançada linha de caminhões "XH" - outubro: lançado caminhão N10 XHT a álcool

1985 - setembro: lançada linha de caminhões Intercooler

1986 - dezembro: lançado o B10M, o ônibus mundial da Volvo

1987 - julho: lançado o Programa Volvo de Segurança nas Estradas

1988 - fevereiro: toma posse a primeira Comissão de Fábrica

1989 - março: lançada a linha de caminhões NL, a primeira desenvolvida no Brasil

1991 - início das importações de automóveis Volvo

1992 - setembro: lançado o ônibus biarticulado

1993 - janeiro: lançada a Nova Linha NL de caminhões - novembro: primeiras unidades do caminhão FH12, importado, chegam ao país

1994 - março: começa a produção do chassi de ônibus B12 com motor traseiro de 410 cv - setembro: lançados os ônibus B10M articulados e B58 ECO - novembro: lançado o Vikingprev, plano suplementar de aposentadoria para os funcionários

1995 - maio: redução (pioneira) da jornada de trabalho dos funcionários horistas para 40 hs semanais - agosto: definido sistema de participação dos funcionários nos resultados

1996 - janeiro: lançamento da Nova Linha de Caminhões EDC com monitoramento eletrônico da injeção de combustível - junho: Volvo do Brasil recebe certificação ISO 9000

1997 - março: lançamento do ônibus B12B, com especificações exclusivas para o mercado brasileiro - outubro: inaugurada nova fábrica de cabines, com oito robôs na linha de produção

1998 - março: lançado o FH12 380 produzido no Brasil - agosto: Curitiba passa a sediar unidade brasileira da Volvo Parts - agosto: Lançado o B7, primeiro ônibus Volvo brasileiro de 16 toneladas, com motor traseiro de 7 litros

1999: - março: inaugurada nova fábrica de motores, a primeira fora da Suécia - abril: criada a Volvo Serviços Financeiros - maio: Volvo recebe certificação ISO 9001 - maio: criado sistema de Seminovos Viking, para comercialização de caminhões usados - junho: Volvo lança a nova linha H, composta pelos caminhões NH e FH12 -

### Nessa edição

► Hy-wire faz carro viajar ao futuro

► Carro dos Jetsons chega em 2003

► Transmissão CVT é destaque em simpósio

► Série V promete nova era da Cadillac

► Faróis giratórios chegam para garantir mais segurança

► Touran, a primeira minivan compacta da Volkswagen

► Citroën C8 será apresentado no Salão do Automóvel de SP

► BMW Z4: conversível com classe chega no Salão de Paris

► Volvo 25 anos

- História
- Volvo comemora distribuindo brindes aos clientes
- Inovações e Pioneirismo
- Série 25 anos é lançada no Ceará

### LANÇAMENTOS

► Mini-Scooter elétrico

► Linha Scania 2003

► Linha Volvo 25 anos

► Audi S3

► Xsara Picasso 2003

► PT Cruiser tangerina

► Classe E

► Fiat Stilo

► Novo Corsa 2003

► Chevrolet Meriva

► Corsa Classic

► Honda Civic Híbrido

► Honda CG 125 Cargo

► Honda CG 125 Titan

► Mitsubishi TR4

► Peugeot 206 QuikSilver

► Arquivo Tecnovidade

► Centro de Treinamento

► Plantão Mecânica News

## Treinamentos Online

julho: Volvo Construction Equipment South America muda sede de Campinas para Curitiba 2000 - janeiro: lançado ônibus B7R Piso Baixo, com sistema que o faz abaixar ao estacionar - março: lançados os Planos de Manutenção Volvo - maio: lançamento FM12 420 6x4 - junho: apresentado Projeto Transitando - educação de trânsito para escolas de 2º grau - julho: lançados caminhões NH e FH12 6x2 - julho: novo Volvo Action Service substitui o pioneiro Voar - Volvo Atendimento Rápido - julho: começa a Caravana Ecológica Contra o Tráfego de Animais Silvestres - agosto: lançado ônibus B10R, com motor traseiro de 10 litros - setembro: Volvo Action Service é introduzido na Argentina - dezembro: Volvo Serviços Financeiros lança o Volvo Rental Lease - dezembro: Inaugurado Sistema Transmilênio, em Bogotá, com 65 ônibus articulados Volvo no revolucionário sistema transporte urbano que traz qualidade de vida para a capital da Colômbia.

2001 - janeiro: começa a operar o Centro de Entrega Volvo: clientes recebem caminhões com treinamento de motoristas na fábrica e tratamento VIP. - março: lançado o Top Class 2001, o caminhão mais sofisticado do mercado, com telefone satelital... - março: lançado Trip Manager, ferramenta para descarregar no PC da empresa os dados do computador de bordo do caminhão - abril: VCE lança motoniveladoras G 720 VHP - maio: lançado ônibus urbano B7R 260 - julho: Volvo já tem mais de 300 ônibus no revolucionário Sistema Transmilênio, de Bogotá - lançamento da Série Especial Caminhoneiro - agosto: lançado caminhão FM12 E-Truck, o pesado para curtas e médias distâncias - agosto: inaugurado em Curitiba o Centro de Demonstrações da Volvo Construction Equipment - setembro: VCE lança caminhão articulado A35D e carregadeira L220E - setembro: dois caminhões FH12 do Expresso Araçatuba inauguram a rota de São Paulo a Lima, no Peru - novembro: Volvo Action Service é introduzido no Chile - dezembro: Prêmio Volvo de Logística em parceria com a UFRJ-Coppead e Rev.Tecnologista

2002 - janeiro: "Loja Virtual" inicia comercialização de peças, pelos concessionários, através do site da Volvo - maio: lançada "Série Especial 25 Anos" dos caminhões NH e FH12



Série Especial Volvo 25 anos

Mais sobre a Volvo

- 25 anos de história
- Volvo comemora 25 anos distribuindo brindes aos clientes
- Inovações e Pioneirismo
- Série 25 anos é lançada no Ceará

Tarcisio Dias viajou a convite da Volvo do Brasil  
Mecânica Online & Imprensa Volvo

Seu Automóvel | Tecnovidade | Engenharia | Centro de Treinamento | Automotor | Clube de Mecânica | Especial | Fórmula 1 | Aquário

**Mecânica Online**  
a sua revista sobre mecânica na internet

Aberto 17 - Copyright 2003 - Política de Privacidade



Desenvolvido por Interativus

## *A História da Chrysler do Brasil*

***Após manter por algum tempo a fabricação dos Esplanada, que herdara da Simca, a Chrysler Brasileira optou pela produção de carros Dodge, com os quais conseguiu afirmar-se no competitivo mercado automobilístico nacional.***

Antes que a Chrysler do Brasil lançasse no mercado os novos Esplanada e Regente (em abril de 1968), o governo brasileiro já aprovara o investimento de 50,2 milhões de dólares para a produção de caminhões Dodge e o início do projeto de desenvolvimento e fabricação dos automóveis Dodge Dart com motor V-8.

Baseado no modelo americano do mesmo ano, o Dodge Dart Brasileiro foi lançado em outubro de 1969, em substituição aos Esplanada, Regente e GTX. A Chrysler apresentou o Dodge Dart na versão 4 Portas, equipado com motor V-8 de 5.212cc e 198 h.p, criando uma nova faixa de mercado localizada entre o Galaxie, o Itamaraty e o Opala 3.800.

Apesar de seu acabamento ser relativamente pobre, o carro entusiasmou o público, principalmente pelo seu extraordinário desempenho e força. Era fácil gostar do Dart à primeira vista, por suas linhas retas com cantos vivos, grade larga e bem desenhada e pela traseira com vidro côncavo, que parecia encravado na carroçaria. Os passageiros sentavam-se confortavelmente e a bagagem de 5 ou 6 pessoas cabia sem maior dificuldade no amplo porta-malas. Dois detalhes decepcionaram um pouco o público: O espaço interno não era realmente tão grande como o aspecto do carro permitia supor, e o conforto dos passageiros era uma pouco prejudicado pela suspensão dura. Mas esta representava na verdade uma vantagem, em termos de estabilidade: O Dart comportava-se muito bem nas curvas em relação ao seu tamanho.

Quanto à mecânica, o Dart impressionava por ter o motor mais possante entre todos os carros nacionais fabricados até então: Alcançava com facilidade velocidades acima dos 170 km/h, acelerando de 0 à 100 km/h em apenas 12 segundos. Outro fator positivo evidenciou-se com o tempo: Além de forte, o motor revelou-se um dos mais duráveis entre os que equipavam os carros nacionais de série. O Grande torque (41,5 kgm a 2.400 rpm) permitia ultrapassagens seguras; nas subidas, o Dart continuava como se estivesse em uma estrada plana. Um dos seus maiores inconvenientes era o consumo de gasolina: 4 à 5 km/l. Também a autonomia foi criticada, pois o tanque comportava apenas 62 litros.

Como novidade, a suspensão apresentava barras de torção longitudinais na dianteira, em vez das tradicionais molas helicoidais e a direção, embora ainda não fosse hidráulica, agradava bastante. Os proprietários reclamavam, no entanto, dos freios a tambor nas 4 rodas, que não correspondiam à expectativa, principalmente levando-se em conta as altas velocidades que o carro podia alcançar. A Diversificação: Depois do lançamento do Dart Sedan, eleito o "Carro do Ano" pela revista Auto Esporte em Janeiro de 1970, a Chrysler ampliou sua linha de produção, procurando melhorar cada vez mais Dodge nos seus detalhes. Em outubro de 1970 lançou o Dart Coupe sem coluna lateral, seguindo-se, em novembro, por ocasião do Salão do Automóvel, as versões esportivas Charger LS e Charger R/T (com motor de 215 c.v, direção hidráulica e freios a disco).

O Dodge Charger R/T distinguia-se do modelo coupe convencional pela pintura vistosa arrematada com faixas pretas, grade diferente, acabamento interno com console entre os bancos individuais alojando a alavanca da caixa de câmbio de 4 marchas, conta-giros no painel, rodas esportivas sem calotas, colunas laterais traseiras mais largas repuxadas sobre os para-lamas e o teto revestido de vinil. Além disso, o R/T demonstrou ser o carro de série mais veloz fabricado no Brasil - Chegava aos 190 km/h. O Charger LS, por sua vez, caracterizava-se mais como modelo coupe de luxo. Com o mesmo painel do Dart, oferecia opcionalmente bancos individuais separados por um console, transmissão automática, Ar-Condicionado e Direção hidráulica.

Em julho de 1971 a razão social foi mudada em virtude de total absorção de ações restantes nas mãos de terceiros, passando a empresa a chamar-se Chrysler Corporation do Brasil. Em 1972 a Chrysler apresentou mais duas versões do Dart: o Dart SE, lançado em 24 de maio, e o Dodge Gran Sedan, que apareceu a 16 de outubro. O modelo SE (Special Edition) era um novo coupe esportivo, mais barato que o Charger R/T e o Dart coupe de luxo, foi criado especialmente para um público jovem que não ligava para cromados, mas

exigia desempenho. Essa nova experiência alcançou grande êxito no mercado brasileiro. Iniciativa contrária aplicou-se ao Gran Sedan, apresentado como opção na linha Dodge 1973, destinado a atender uma clientela sofisticada e exigente.

No Salão do Automóvel de 1972 a Chrysler do Brasil fez a pré-apresentação do seu mais novo produto - O Dodge 1.800. Para lançar este carro no mercado (2 de abril de 1973), a empresa duplicou suas instalações em São Bernardo do Campo e Santo André, em São Paulo, aplicando 48 milhões de dólares no desenvolvimento do projeto e na reformulação quase total de suas linhas de montagem. O Pequeno Dodge Brasileiro derivou do Hillman Avenger inglês e de uma versão idêntica de 4 portas, fabricada na Argentina, utilizada inclusive nos testes. Seus principais concorrentes no Brasil eram o Volkswagen 1600 TL e o Ford Corcel. Para combatê-los, o Dodge tinha como principal arma sua maior potência (78 c.v a 4.600 rpm), o que proporcionava melhor arrancada e maior velocidade. Esta potência, no entanto, resultou em consumo elevado de combustível. Outro detalhe que prejudicou o carro, logo no início das vendas, foi o aparecimento de pequenos defeitos, resultado de um lançamento talvez prematuro. Para compensar esta falha, a Chrysler lançou, apenas seis meses depois da estréia, o modelo 74 do Dodge 1.800, foi estudada e desenvolvida especialmente para as condições brasileiras, o que resultou em grande suavidade de marcha, aliada à excelente estabilidade em qualquer condição de estrada.

Externamente o Dodge 1 800 destaca-se pelo equilíbrio de linhas, pelas formas modernas o estilo europeu e a frente combinando com a traseira e laterais. A solução de pequenos retoques de estilo brasileiro foi mais feliz do que a inglesa, resultando numa aparência mais leve. O interior, além de muito atual, recebe um tratamento que garante o máximo de segurança para os ocupantes. Todas as partes salientes foram embutidas ou construídas em material deformável. Os bancos são individuais na frente.

No Salão do Automóvel de 1974, a Chrysler do Brasil exibiu seus modelos 1975. Foram eles: na linha Dart/Charger, os coupes de duas portas sem colunas (Dart SE, Dart de luxo, Gran coupe, Charger LS e Charger R/T). Todos com transmissão Automática opcional. Os sedãs de quatro portas (Dart Sedan de luxo, e Gran sedan.) Na linha Dodge 1.800, as versões Standard, SE, Luxo, Gran Luxo e como grande novidade, a perua Dodge 1.800 de 4 portas. Nota: A perua 1.800 não chegou a ser fabricada em série.

Em 1976 a Chrysler fez algumas mudanças na sua produção. Tirou de linha o Dart SE, o Gran Coupe, e também o Charger LS. Havia também novidades nos Charger R/T, que agora contavam com novo interior; novos bancos (mais altos), novo volante e faixas laterais. A partir de 1977 os modelos Charger R/T tiveram sua taxa de compressão diminuída para tentar amenizar o consumo e possibilitar o uso da gasolina "amarela".

1978, mais um ano de mudanças nos Dodge Charger R/T. O modelo ganhou novas faixas laterais, perdeu o capô com as falsas tomadas de ar, e ganhou novo teto revestido de vinil conhecido como "Las Vegas", cobrindo somente a metade do teto. Houve também a retirada do modelo Gran Sedan de produção. Restando somente os Dart de Luxo e Charger R/T.

Restilização total acontecerá em 1979. Todos os modelos foram modificados, ganhando maior conforto, devido à nova calibragem da suspensão e novos revestimentos acústicos. Surgiram 2 novas versões: Magnum e Le Baron (4 portas). Estes modelos eram os Top de Linha da Chrysler, custavam mais caro que o Charger R/T e tiveram boas vendas devido à proibições de importação da época. Tiveram algumas mudanças mecânicas; novo radiador, maior tanque de combustível (107 litros), mudanças na parte elétrica e um interessante opcional para o modelo Magnum: Teto Solar Elétrico. O Charger R/T tornou-se mais um carro de luxo que um esportivo, perdeu até mesmo o conta-giros no painel.

No início dos anos 80, a Chrysler não suportou a crise do petróleo e foi comprada pela Volkswagen, que passou a produzir seus caminhões nas instalações da empresa Norte-Americana e manteve por pouco tempo a produção dos veículos Dodge. Hoje a Chrysler está novamente em crise e está deixando o país, assim como fez na década de 80. A fábrica no Paraná já foi fechada e não mais produz a Pickup Dodge Dakota. Infelizmente produzir carros de luxo e de alta qualidade neste país é um negócio difícil, e como a Chrysler nunca foi "Popular" sofre muito em nosso mercado. De qualquer forma, ao menos alguns puderam sentir novamente o prazer de se comprar um veículo com motor V-8 novinho em folha... E com a mesma motorização dos Dodge da década de 70: o nosso famoso 318-V8, que equipava a Dodge Dakota R/T. Bem, agora só resta esperar, quem sabe um dia ela não





Domingo, 12 de Outubro de 2003



TOUR  
Multimídia

- ▶ **Histórico**
- ▶ **Montadoras**
- ▶ **Sistemistas**
- ▶ **Fornecedores**
- ▶ **Perfil Automotivo**
- ▶ **Notícias**
- ▶ **Eventos**
- ▶ **Links úteis**
- ▶ **Cadastre-se**
- ▶ **Contato**
- ▶ **Home**

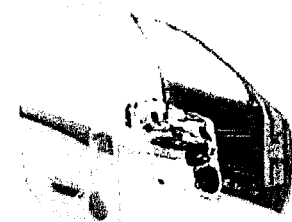
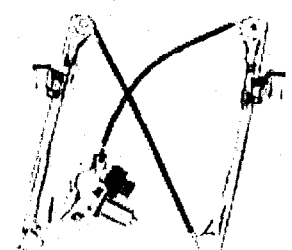
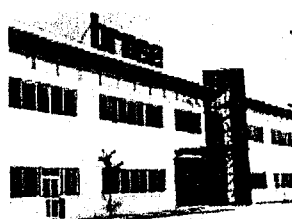


[Arotubi](#)  
[Auto Chassis](#)  
[Benerti](#)  
[Bettenheuser e Montanini](#)  
[Borges Placas](#)  
[Brasilsat Harald](#)  
[Brose](#)  
[Camfer](#)  
[Coinpel](#)  
[Damaeq](#)  
[Delca Molas](#)  
[Engisa](#)  
[FGVTN Brasil](#)  
[Gênesis](#)  
[Hübner](#)  
[Ibratex](#)  
[Igasa](#)  
[Ime's](#)  
[Industamp](#)  
[Kabel](#)  
[L. Alberti](#)  
[Langer](#)  
[Logicar](#)  
[Maglus](#)  
[Metal Typo](#)  
[Metalcamp](#)  
[Metalkraft](#)  
[Metaltubo](#)  
[Metalus](#)  
[Metalúrgica Atra](#)  
[Metalúrgica Expoente](#)  
[Metalúrgica Leogap](#)  
[Metalúrgica Poty](#)  
[Metalúrgica Schwarz](#)  
[Metokote](#)  
[Moltec](#)  
[Möller](#)  
[New Hübner](#)  
[Normatic](#)  
[Parafusos São José](#)  
[Pastre](#)  
[Perfipar](#)  
[Piergo](#)  
[Revestpó](#)  
[Robert Bosch](#)  
[Semage](#)  
[Spectroscan](#)  
[Suguiura](#)  
[TEAM Robótica](#)  
[Tecno Plating](#)  
[Udo Heuer](#)  
[Ventrabras](#)

# brose

Technik für Automobile  
BROSE DO BRASIL

Auto-peças



## PRODUTO

- **Levantadores de Vidro:**  
O nosso know-how tem como base a experiência de 70 anos, 400 milhões de produtos fabricados e cerca de 300 patentes em vigor.
- **Módulos de Porta:**  
Os nossos módulos de porta abrangem tanto os componentes mecânicos, elétricos e eletrônicos das portas dos automóveis.
- **Ajustadores de Banco:**  
Dotados com sistema eletromecânicos, colocam na posição desejada a base dos bancos, o encosto e apoio para a cabeça.
- **Memória eletrônica:** conserva dados da posição do assento para cada usuário.
- **Sistema de regulação integralizado** na estrutura metálica dos bancos.

## PERFIL

A Brose, empresa do segmento de autopeças, detém a liderança do mercado mundial na produção de levantadores de vidro, módulos de porta e ajustadores de banco para automóveis.

Desde 1999, São José dos Pinhais (Região Metropolitana de Curitiba) é o primeiro local de produção do Grupo Brose na América do Sul, e o décimo no mundo.

A empresa familiar, fundada na Alemanha em 1919, com mais de 4.500 empregados na Europa, Ásia, África e América, é fornecedora de quase todos os fabricantes de automóveis e de bancos veiculares.

As bases de nosso sucesso são tecnologia, inovação, qualidade do produto, serviço e eficiência econômica. A Brose do Brasil atende hoje a Volkswagen-Audi, Mercedes-Benz e General Motors.

Com apenas um ano no Brasil, a Brose já implantou os certificados ISO 9000, QS



Domingo, 12 de Outubro de 2003



TOUR  
Multimídia

- **Histórico**
- **Montadoras**
- **Sistemistas**
- **Fornecedores**
- **Perfil Automotivo**
- **Notícias**
- **Eventos**
- **Links úteis**
- **Cadastre-se**
- **Contato**
- **Home**

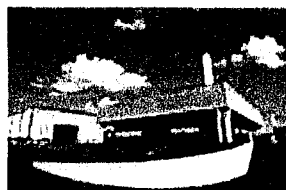
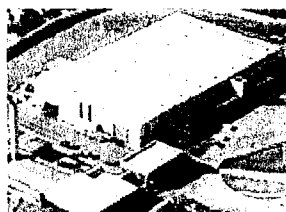


[Arotubi](#)  
[Auto Chassis](#)  
[Benerti](#)  
[Bettenheuser e Montanini](#)  
[Borges Placas](#)  
[Brasilsat Harald](#)  
[Brose](#)  
[Camfer](#)  
[Coinpel](#)  
[Damaeq](#)  
[Delca Molas](#)  
[Engisa](#)  
[FGVTN Brasil](#)  
[Gênesis](#)  
[Hübner](#)  
[Ibratec](#)  
[Igasa](#)  
[Ime's](#)  
[Industamp](#)  
[Kabel](#)  
[L. Alberti](#)  
[Langer](#)  
[Logicar](#)  
[Magius](#)  
[Metal Typo](#)  
[Metalcamp](#)  
[Metalkraft](#)  
[Metaltubo](#)  
[Metalus](#)  
[Metalúrgica Atra](#)  
[Metalúrgica Expoente](#)  
[Metalúrgica Leogap](#)  
[Metalúrgica Poty](#)  
[Metalúrgica Schwarz](#)  
[Metokote](#)  
[Moltec](#)  
[Möller](#)  
[New Hübner](#)  
[Normatic](#)  
[Parafusos São José](#)  
[Pastre](#)  
[Perfipar](#)  
[Piergo](#)  
[Revestpó](#)  
[Robert Bosch](#)  
[Semage](#)  
[Spectroscan](#)  
[Suguiura](#)  
[TEAM Robótica](#)  
[Tecno Plating](#)  
[Udo Heuer](#)  
[Ventrabras](#)



IGASA

Estamparia



»»» Fornecedores

## PRODUTO

Bem-vindos ao mundo da Igasa: tanques de combustível, carteres, chassis e estampados em geral, produzidos por quem mais entende do assunto.

O padrão internacional de qualidade Igasa não é só uma frase de efeito. É a pura realidade de uma empresa que vem, há 54 anos, trabalhando e desenvolvendo produtos qualificados.

Uma empresa do presente, voltada para o futuro.

## PERFIL

A Igasa é o maior fabricante nacional de tanques de combustível e carteres de óleo para motores de automóveis e caminhões. Uma das razões do sucesso de nossos produtos, é a matéria-prima de primeira qualidade, dentro dos melhores padrões internacionais.

São 33 mil metros quadrados de modernas instalações e máquinas de última geração. Esta é a fórmula encontrada pela Igasa, para multiplicar sua produção nos últimos anos, com qualidade e alto índice de satisfação.

Rua Pedro Alves da Rocha, 1685 - Jardim Itália  
 São José dos Pinhais - Paraná - Brasil  
 CEP: 83020-360  
 Fone: (+55 41) 382-1012  
 Fax: (+55 41) 382-1291  
 E-mail: [igasaind@igasa.com.br](mailto:igasaind@igasa.com.br)  
 Site: <http://www.igasa.com.br>



Domingo, 12 de Outubro de 2003


TOUR  
Multimídia

- **Histórico**
- **Montadoras**
- **Sistemistas**
- **Fornecedores**
- **Perfil Automotivo**
- **Notícias**
- **Eventos**
- **Links úteis**
- **Cadastre-se**
- **Contato**
- **Home**



[Arotubi](#)  
[Auto Chassis](#)  
[Benerti](#)  
[Bettenheuser e Montanini](#)  
[Borges Placas](#)  
[Brasilsat Harald](#)  
[Brose](#)  
[Camfer](#)  
[Coinpel](#)  
[Damaeq](#)  
[Delca Molas](#)  
[Engisa](#)  
[FGVTN Brasil](#)  
[Gênesis](#)  
[Hübner](#)  
[Ibratex](#)  
[Igasa](#)  
[Ime's](#)  
[Industamp](#)  
[Kabel](#)  
[L. Alberti](#)  
[Langer](#)  
[Logicar](#)  
[Magius](#)  
[Metal Typo](#)  
[Metalcamp](#)  
[Metalkraft](#)  
[Metaltubo](#)  
[Metalus](#)  
[Metalúrgica Atra](#)  
[Metalúrgica Expoente](#)  
[Metalúrgica Leogap](#)  
[Metalúrgica Poty](#)  
[Metalúrgica Schwarz](#)  
[Metokote](#)  
[Moltec](#)  
[Möller](#)  
[New Hübner](#)  
[Normatic](#)  
[Parafusos São José](#)  
[Pastre](#)  
[Perfipar](#)  
[Piergo](#)  
[Revestpó](#)  
[Robert Bosch](#)  
[Semage](#)  
[Spectroscan](#)  
[Suguiura](#)  
[TEAM Robótica](#)  
[Tecno Plating](#)  
[Udo Heuer](#)  
[Ventrabras](#)



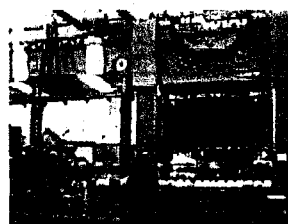
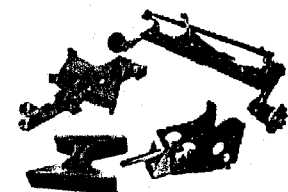
MAGIUS

Estamparia



## PRODUTO

A Magius é uma indústria no ramo de autopeças produtora de componentes em chapa de aço estampado e conjuntos modulados (soldados, rebitados e parafusados) para a linha de veículos médios e pesados como camionetes, caminhões, carretas, ônibus e tratores entre outros. Com cerca de 210 funcionários treinados e especializados na área, a empresa produz vários itens sendo que os principais são: suportes, travessas, estribos, reforços, plataforma, sela da quinta roda de caminhão, alongamentos de chassis, suporte para motores, tanques, caixas de câmbio, caixa de bateria, etc.



## PERFIL

Instalada há 26 anos em São José dos Pinhais, Paraná, a empresa tem uma produção estimada de 6 mil toneladas de chapas de aço/ano, produzindo conforme projeto e especificação dos clientes.

Um departamento de engenharia simultânea também está a disposição para propor aperfeiçoamento no design e funcionalidade dos componentes.

O parque de máquinas da Magius possui os mais modernos equipamentos para a produção de peças. Entre eles destacam-se prensas hidráulicas e mecânicas de até 630 toneladas com alimentador automático, máquinas de corte mecânicas, hidráulicas e a laser, sistemas de solda manual, automática e robótica e pintura líquida e a pó.

Os clientes da Magius estão situados no Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo. Entre os principais estão: Mercedes Benz, Scania, Volvo, New Holland, DANA, CASE, etc.

Rua David Campista, 188  
 São José dos Pinhais - Paraná - Brasil  
 CEP: 83045-060  
 Fone: (+55 41) 283-6622  
 Fax: (+55 41) 282-1870  
 E-mail: magius@cits.com.br



Domingo, 12 de Outubro de 2003



Multimídia

Fornecedores

- ▶ **Histórico**
- ▶ **Montadoras**
- ▶ **Sistemistas**
- ▶ **Fornecedores**
- ▶ **Perfil Automotivo**
- ▶ **Notícias**
- ▶ **Eventos**
- ▶ **Links úteis**
- ▶ **Cadastre-se**
- ▶ **Contato**
- ▶ **Home**

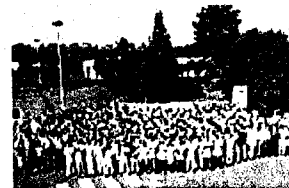
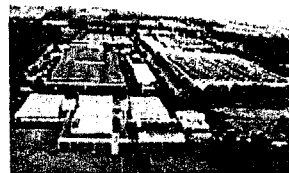


[Arotubi](#)  
[Auto Chassis](#)  
[Benerti](#)  
[Bettenheuser e Montanini](#)  
[Borges Placas](#)  
[Brasilsat Harald](#)  
[Brose](#)  
[Camfer](#)  
[Coinpel](#)  
[Damaeq](#)  
[Delca Molas](#)  
[Engisa](#)  
[FGVTN Brasil](#)  
[Gênesis](#)  
[Hübner](#)  
[Ibratec](#)  
[Igasa](#)  
[Ime's](#)  
[Industamp](#)  
[Kabel](#)  
[L. Alberti](#)  
[Langer](#)  
[Logicar](#)  
[Magius](#)  
[Metal Typo](#)  
[Metalcamp](#)  
[Metalkraft](#)  
[Metaltubo](#)  
[Metalus](#)  
[Metalúrgica Atra](#)  
[Metalúrgica Expoente](#)  
[Metalúrgica Leogap](#)  
[Metalúrgica Poty](#)  
[Metalúrgica Schwarz](#)  
[Metokote](#)  
[Moltec](#)  
[Möller](#)  
[New Hübner](#)  
[Normatic](#)  
[Parafusos São José](#)  
[Pastre](#)  
[Perfipar](#)  
[Piergo](#)  
[Revestpó](#)  
[Robert Bosch](#)  
[Semage](#)  
[Spectroscan](#)  
[Suguiura](#)  
[TEAM Robótica](#)  
[Tecno Plating](#)  
[Udo Heuer](#)  
[Ventrabras](#)



ROBERT BOSCH

Auto-Peças



## PRODUTO

Bosch Brasil Em 1954, a Bosch chega ao Brasil iniciando uma era de contínuo desenvolvimento tecnológico. Aqui concentram-se boa parte dos investimentos do Grupo Bosch fora do território alemão. Isto contribuiu para que a Robert Bosch Limitada se tornasse a maior fabricante de componentes automotivos da América Latina, fornecendo às indústria, ao mercado de reposição e à exportação. A Empresa está presente nos quatro cantos do Brasil, com fábricas instaladas em Campinas (SP) que é a matriz, São Paulo (SP), Aratu (BA) e Curitiba (PR).

A fábrica da Bosch em Curitiba está localizada na Cidade Industrial desde 1978. Fábrica bombas injetoras (em linha e distribuidoras), bicos e porta-injetores. Seus clientes são montadoras de motores de veículos diesel.

## PERFIL

Na Alemanha de 1886, surge em Stuttgart uma empresa inovadora. O fundador: Robert Bosch.

Tudo começou em uma pequena oficina eletro-mecânica com o desenvolvimento de um sistema inédito de ignição.

O jovem Bosch, em outubro do ano seguinte, entregava de bicicleta sua primeira encomenda, destinada a um motor estacionário de baixa rotação. Pouco depois, foi a vez da primeira vela de ignição do mundo. Vários outros produtos surgiram, ajudando a fazer a evolução da indústria automobilística mundial.

Hoje, a Bosch é uma empresa global, presente em 147 países e atuando com a mais avançada tecnologia disponível. Uma expansão que resultou da busca constante de Robert Bosch e seus colaboradores em aprimorar seus produtos, procurando melhorá-los e adaptá-los às novas exigências de mercado.

Avenida Juscelino K. de Oliveira, 11800 - CIC



Domingo, 12 de Outubro de 2003

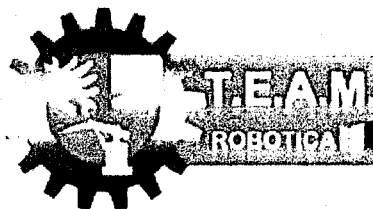


Multimídia

- » **Histórico**
- » **Montadoras**
- » **Sistemistas**
- » **Fornecedores**
- » **Perfil Automotivo**
- » **Notícias**
- » **Eventos**
- » **Links úteis**
- » **Cadastre-se**
- » **Contato**
- » **Home**



[Arotubi](#)  
[Auto Chassis](#)  
[Benerti](#)  
[Bettenheuser e Montanini](#)  
[Borges Placas](#)  
[Brasilsat Harald](#)  
[Brose](#)  
[Camfer](#)  
[Coinpel](#)  
[Damaeq](#)  
[Delca Molas](#)  
[Engisa](#)  
[FGVTN Brasil](#)  
[Gênesis](#)  
[Hübner](#)  
[Ibrattec](#)  
[Igasa](#)  
[Ime's](#)  
[Industamp](#)  
[Kabel](#)  
[L. Alberti](#)  
[Langer](#)  
[Logicar](#)  
[Magius](#)  
[Metal Typo](#)  
[Metalcamp](#)  
[Metalkraft](#)  
[Metaltubo](#)  
[Metalus](#)  
[Metalúrgica Atra](#)  
[Metalúrgica Expoente](#)  
[Metalúrgica Leogap](#)  
[Metalúrgica Poty](#)  
[Metalúrgica Schwarz](#)  
[Metokote](#)  
[Moltec](#)  
[Möller](#)  
[New Hübner](#)  
[Normatic](#)  
[Parafusos São José](#)  
[Pastre](#)  
[Perfipar](#)  
[Piergo](#)  
[Revestpó](#)  
[Robert Bosch](#)  
[Semage](#)  
[Spectroscan](#)  
[Suguiura](#)  
[TEAM Robótica](#)  
[Tecno Plating](#)  
[Udo Heuer](#)  
[Ventrabras](#)



T.E.A.M. ROBÓTICA

Automação Industrial



## PRODUTO

Com a vasta experiência adquirida ao longo destas duas décadas de atividades, a Team Robótica oferece aos seus clientes a execução de projetos e construções de:

- Equipamentos semi-automáticos e manuais para pré-grapeagem, grapeagem, soldagem à resistência de CO<sub>2</sub>, calibre de controle.
- Ilhas flexíveis robotizadas para montagem de peças pré-estampadas e soldagem a resistência CO<sub>2</sub>.
- Linhas automáticas, semi-automáticas e manuais para montagem e soldagem de carrocerias. Linhas flexíveis de automação em geral.
- Máquinas, ferramentas e equipamentos especiais para usinagens mecânicas.
- Construções e montagens rotográficas e acessórios para indústria gráfica e folha gráfica. Projeto e construção de máquinas especiais.
- Projetos "Turn-key".

## PERFIL

A Team Robótica Ltda. é uma empresa de origem italiana, com vinte anos de experiência no mercado europeu no campo de automação industrial. Posiciona-se a nível mundial como fornecedora das mais importantes montadoras de veículos automotivos e dos seus subgrupos fornecedores.

Estrategicamente instalada em Curitiba, com suas atividades iniciando-se em setembro de 1997, a Team Robótica apresenta-se como uma empresa fornecedora de tecnologia de ponta a nível de projetos e de construção de máquinas, equipamentos e linhas de produção, garantida por uma eficiente equipe de técnicos em condições de desenvolver de maneira autônoma os projetos, representando um válido ponto de referência na consultoria para as empresas solicitantes. Acreditando na

pujança do ambiente empresarial brasileiro, a empresa já investiu milhões de dólares desde a sua inauguração e emprega atualmente 121 colaboradores. Tem como objetivo a duplicação do seu parque industrial até o final do ano 2001.

A extensão global da empresa é de 13.500 metros quadrados e compreende uma área construída de 3.700 metros quadrados, com a sua ampliação já aprovada para 7.500 metros quadrados. Em suas instalações a empresa está apta a construir máquinas e instalações de automação flexíveis para a produção industrial, em qualquer setor de atividade onde haja necessidade de produção em grande escala. Todos os projetos são realizados pela BOSI, maior acionista da Team Robótica, situada em Turim, Itália.

Rua João Bettge, 5600  
Curitiba - Paraná - Brasil  
CEP: 81350-000  
Fone: (+55 41) 245-0809  
Fax: (+55 41) 245-8543  
E-mail: comercial@teamrobotica.com.br

**ANEXO-VI – Decreto nº 4323 de 29/06/2001 – Prodepar  
(Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico  
e Social do Paraná)**

ICMS - Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico  
e Social do Paraná (PRODEPAR) - Instituição

Decreto nº 4.323, de 29.08.01

DOE PR de 02.07.01

O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, V, da Constituição Estadual, e, art. 2º da Lei n. 10.889, de 23 de dezembro de 1993,

DECRETA

CAPÍTULO I  
DO OBJETIVO

Art. 1º Fica instituído o Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná - PRODEPAR, com o objetivo de promover o incremento da geração de emprego e renda e o desenvolvimento tecnológico, mediante o apoio à implantação, à expansão, à reativação e à modernização e inovação tecnológica de empreendimentos localizados ou que venham a se estabelecer no Estado, visando à diversificação da sua base econômica e priorizando projetos que atendam os interesses paranaenses maiores e que favoreçam o desenvolvimento regional harmônico e equilibrado.

Art. 2º O Programa destina-se a indústrias sediadas ou que venham a se instalar no território paranaense, que promoverem investimentos permanentes relacionados com a atividade fim do empreendimento, considerados de relevante interesse sócio-econômico, podendo, aquelas fabricantes de produtos sem similar no Estado, ter tratamento diferenciado.

§ 1º Entende-se por investimento permanente, para os efeitos deste Programa, aqueles consubstanciados em bens de produção, realizados nos últimos 24 meses anteriores à data de protocolização do requerimento para enquadramento no Programa, ou que venham a ser realizados nos prazos previstos em cronograma de investimentos, representados por projetos de implantação, expansão ou reativação de estabelecimento, considerados prioritários ao desenvolvimento econômico, social e tecnológico do Estado.

§ 2º Para os efeitos deste Programa, caracteriza-se:

- a) implantação industrial, a instalação de nova unidade de estabelecimento de empresa, excetuados os investimentos que configurem transferência de ativos, internamente ou de outras unidades federadas, de outro estabelecimento da empresa ou de terceiros;
- b) expansão industrial, o aumento na produção física e no nível de emprego resultante de investimentos permanentes;
- c) reativação, a retomada da produção de estabelecimento industrial com suas atividades paralisadas há pelo menos dois anos da data do requerimento do interessado no Programa, por meio de novos investimentos permanentes, de que trata este artigo, incluindo-se aqui, o valor do capital de giro próprio comprovadamente aportado ao projeto;
- d) modernização e inovação tecnológica, a incorporação de novos métodos e processos de produção da qual resulte aumento do valor agregado do produto final, ou que venham a promover o desenvolvimento econômico, social e tecnológico do Estado, sem redução no número de empregos do estabelecimento.

§ 3º A caracterização de fabricante de produto sem similar fica condicionada à preponderância mínima de 70% do valor da produção deste em relação ao valor da produção total.

§ 4º Para o enquadramento na condição de fabricante de produto sem similar far-se-á a publicação de edital no Diário Oficial do Estado, contendo a descrição do produto, considerando-se caracterizada a ausência de similar a não manifestação expressa de estabelecimento fabricante paranaense à Coordenação de Assuntos Econômicos da Secretaria da Fazenda - CAEC/SEFA, no prazo de até quinze dias a partir da data da publicação.

§ 5º Por todo o período de fruição do Programa, o estabelecimento deverá informar, semestralmente, à CAEC/SEFA, até o final do mês seguinte a cada semestre, a execução do cronograma de implantação, expansão, reativação ou dos investimentos em pesquisa e tecnologia, a evolução dos níveis de produção e do seu respectivo nível de emprego, até a completa implantação do projeto base do Programa.

§ 6º Não poderão enquadrar-se no Programa as empresas inadimplentes, ou cujos sócios ou dirigentes participem do capital ou da administração de empresa inadimplente para com:

- a) os tributos estaduais;
  - b) a Agência de Fomento do Paraná S.A., por suas operações próprias e em relação aos ativos do Estado de que trata o Decreto n. 3.764, de 23 de março de 2001;
  - c) o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo-Sul - BRDE;
  - d) o Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná S.A. - BADEP - Em Liquidação.
- § 7º A saída de ativo permanente imobilizado do estabelecimento beneficiário do Programa deverá ser comunicada à CAEC/SEFA, e será computada como redução do investimento para os efeitos do Programa.

CAPÍTULO II  
DAS CONDIÇÕES E LIMITES DO PROGRAMA

Art. 3º Resolução conjunta dos Secretários de Estado da Fazenda, da Indústria, Comércio e Turismo e do Planejamento e Coordenação Geral, com base neste decreto e no art. 68 da Lei n. 11.580, de 14 de novembro de 1996, estabelecerá critérios e condições regulamentadores do Programa, considerando o valor do ICMS incremental do estabelecimento definido no § 1º do art. 5º ou o período de 48 meses, o que ocorrer primeiro.

§ 1º O limite do Programa será equivalente ao valor dos investimentos permanentes, atualizado de acordo com a variação do Fator de Conversão e Atualização do ICMS - FCA.

§ 2º Quando se tratar de projeto que importe investimento de valor superior ao equivalente a quatro milhões de FCAs, ou de caráter estratégico para o Estado, será firmado Protocolo de Acordo ou de Intenções com o Estado do Paraná, o qual poderá estabelecer as condições e requisitos específicos que lhe serão aplicáveis.

CAPÍTULO III  
DO PEDIDO DE ENQUADRAMENTO NO PROGRAMA

Art. 4º O pleito ao Programa será requerido ao Secretário de Estado da Fazenda contendo a identificação, o endereço, os números de inscrição no Cadastro de Contribuintes do Estado - CAD/ICMS, e no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda - CNPJ, do requerente, e será assinado por, no mínimo, dois representantes da empresa, devendo um deles ter poderes para contratar endividamento de longo prazo.



§ 1º Ao pedido de enquadramento serão anexados:

- a) certidão simplificada da Junta Comercial das unidades federadas onde a empresa mantiver estabelecimento, bem como cópia do contrato social ou estatuto onde conste a outorga de poderes dos que assinam o pedido;
- b) certidões negativas da empresa, dos seus sócios ou dirigentes:
  1. de débitos de tributos estaduais das unidades federadas onde a empresa mantiver estabelecimento;
  2. da União, relativamente a seus tributos e contribuições perante a Previdência Social, a Secretaria da Receita Federal, a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional e o FGTS;
  3. do Cartório Distribuidor da Comarca da empresa e de outras empresas de cujo capital seus sócios ou dirigentes participem;
- c) comprovante de regularidade, junto aos organismos estaduais de controle do meio ambiente, da empresa, dos seus sócios ou dirigentes;
- d) Documento Único de Cadastro - DUC, devidamente preenchido, para a concessão de inscrição auxiliar no CAD/ICMS, para os fins do disposto no § 6º do art. 6º;
- e) demonstrativo cronológico dos valores e da especificação dos investimentos permanentes realizados ou a realizar, relativos à implantação, expansão ou reativação;
- f) descrição e respectivo código da Nomenclatura Brasileira de Mercadorias/Sistema Harmonizado - NBM/SH, dos produtos fabricados ou a serem fabricados, na hipótese de não haver similar produzido no Estado;
- g) cópia do último balanço geral e respectiva demonstração dos resultados, ou de balancete contábil datado de até noventa dias anteriores ao dia do protocolo do requerimento, se aquele se encontrar há mais de seis meses desta data;
- h) projeto de implantação, expansão ou reativação, com cronograma físico-financeiro dos investimentos e metas de receitas e de empregos diretos, em números anuais, por todo o período de fruição do Programa, até o pagamento da última parcela do imposto a ele vinculada;
- i) comprovação ou Termo de Compromisso de que adquiriu nos últimos doze meses da data do requerimento, ou de que adquirirá nos primeiros doze meses de operação, no mínimo 20% de insumos, partes, peças, componentes ou embalagens de estabelecimentos localizados no Estado.

§ 2º Na hipótese de estabelecimento em expansão, deverá ser ainda apresentado:

- a) demonstrativo dos principais produtos produzidos no estabelecimento, responsáveis por, no mínimo, 70% do valor total da produção, relacionando a quantidade produzidos nos últimos três anos anteriores ao início da expansão, a previsão quantitativa de produção anual após a realização dos investimentos e os benefícios sócio-econômicos e tecnológicos previstos;
- b) demonstrativo dos créditos de ICMS recebidos em transferência, dos 36 meses anteriores ao início da expansão.

§ 3º O estabelecimento autorizado ao Programa que realizar novos investimentos permanentes poderá requerer complementação do valor constante da Autorização em curso, até o prazo de doze meses antes do término da sua vigência, com os documentos previstos na alínea "e" do § 1º deste artigo.

§ 4º A protocolização do requerimento solicitando autorização para fruição do Programa, que deverá ter início no prazo máximo de doze meses a contar da publicação da correspondente autorização no Diário Oficial do Estado, é pressuposto de que a empresa conhece os critérios e as condições do mesmo e de que com eles está de acordo.

Art. 5º O pedido de enquadramento ao Programa poderá ser deferido pelo Secretário de Estado da Fazenda que, em sua análise, deverá observar a conveniência e a oportunidade do projeto para o desenvolvimento econômico, social ou tecnológico do Estado, bem assim o cumprimento de todas as suas exigências.

#### CAPÍTULO IV DO MECANISMO OPERACIONAL DO PROGRAMA

Art. 6º O estabelecimento enquadrado no Programa, em relação ao imposto devido apurado a partir do início de sua utilização, deverá observar os seguintes procedimentos:

- I - o valor do ICMS apurado, deduzido o valor do ICMS incremental, será declarado e recolhido na forma e prazos regulamentares, na inscrição principal no CAD/ICMS;
- II - o valor do ICMS incremental será declarado no prazo regulamentar, na inscrição auxiliar do estabelecimento no CAD/ICMS, e recolhido nos prazos deferidos na autorização.

§ 1º O valor do ICMS incremental corresponderá à diferença entre o saldo devedor do ICMS mensal apurado em conta gráfica e o valor do ICMS histórico, este no caso de expansão.

§ 2º O valor histórico do ICMS será determinado com base na média aritmética dos saldos devedores do ICMS do estabelecimento autorizado, dos três anos anteriores ao início da expansão, ou o maior saldo devedor dos doze últimos meses do mesmo período, o que resultar maior, deduzidos, em qualquer caso, os créditos recebidos em transferência, atualizados mensalmente pelo índice de preços específico para o setor econômico do estabelecimento, apurado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, para a data da autorização.

§ 3º O valor histórico do ICMS será objeto de atualização, a partir da data da autorização do Programa, com base na variação do FCA.

§ 4º Quando o valor do ICMS incremental não ultrapassar em 20% o valor do ICMS histórico fixado na autorização do Programa, o estabelecimento fará a declaração e o recolhimento integral do imposto no prazo regulamentar, na inscrição principal no CAD/ICMS, sem prejuízo da apresentação da Guia de Informação e Apuração do ICMS - GIA/ICMS, na inscrição auxiliar.

§ 5º O valor do ICMS incremental de que trata o inciso II será atualizado a partir do primeiro dia do mês seguinte ao do período de apuração até a data do pagamento, conforme § 1º do art. 37 da Lei n. 11.580, de 14 de novembro de 1996.

§ 6º A autorização do Programa ao estabelecimento importará atribuição de inscrição auxiliar no CAD/ICMS, sob a qual se efetivarão os controles do Programa, e terá efeitos a partir da sua publicação no Diário Oficial do Estado.

§ 7º O estabelecimento autorizado está desobrigado de apresentar a Declaração Fisco Contábil - DFC, da sua inscrição auxiliar.

§ 8º O estabelecimento autorizado deverá apresentar a contabilização individualizada, em conta ou subconta do passivo da empresa, dos valores do ICMS objeto do Programa, cujos saldos em 31 de dezembro de cada ano serão objeto de informação, anualmente, até o dia 30 do mês de abril seguinte, à CAEC/SEFA, acompanhada de cópia do balanço geral e respectiva demonstração de resultados da empresa, encerrados naquela data, enquanto houver parcela do imposto pendente de pagamento.

#### CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º Implicará cancelamento do Programa autorizado, a ocorrência de uma das seguintes situações:

- I - prestação de informações incorretas, utilização de documentos inidôneos ou ações que caracterizem fraude ou simulação, que tenham fundamentado o deferimento da autorização ao Programa;

II - lavratura de Auto de Infração em que fique caracterizada sonegação fiscal, ratificada por decisão administrativa final, contra o estabelecimento autorizado ou outro da empresa;

III - inadição do ICMS do estabelecimento autorizado, objeto ou não do Programa ou do devido por outro estabelecimento da empresa;

IV - a não extinção integral dos créditos tributários de que tratam os Incisos I e II do art. 6º, nos prazos ali indicados;

V - omissão na entrega de GIA/ICMS nas inscrições principal ou auxiliar do estabelecimento autorizado;

VI - inobservância a qualquer das exigências para a habilitação do estabelecimento ao Programa, durante o período de sua fruição até o pagamento da última parcela do imposto;

VII - desativação do estabelecimento autorizado, ou redução de suas atividades por seis meses consecutivos, ao nível inferior a 50% do valor do faturamento médio dos últimos doze meses da ocorrência do fato;

VIII - redução em percentual superior a 20% do número de empregos diretos gerados, ou comprometidos na forma do projeto ou em Protocolo, por seis meses consecutivos, ou em relação à média de empregos diretos dos últimos doze meses, se esta for superior aquele número, ressalvadas as justificativas devidamente fundamentadas.

§ 1º O cancelamento da autorização, nos termos deste artigo, devidamente notificado ao contribuinte, implicará vencimento integral de todas as parcelas vincendas do imposto objeto do Programa, declaradas ou não, cujo termo inicial para o cálculo dos valores devidos, inclusive de seus acréscimos, decorrentes de atualização monetária, juros e multa, retroagirá às respectivas datas correspondentes aos vencimentos das primeiras parcelas do ICMS Incremental declarado na inscrição auxiliar.

§ 2º Aplica-se aos débitos vencidos nos termos deste artigo o rito especial de que trata o § 1º do art. 57 da Lei n. 11.580, de 14 de novembro de 1998.

Art. 8º Aplica-se o disposto no § 2º do art. 3º aos protocolos ou acordos de intenções firmados até o início da vigência deste decreto, pendentes de edição de atos necessários à sua implementação ou à sua complementação.

#### Comentário ACTO:

*Redação atual do artigo 8º, desde 01.07.2001, dada pelo artigo 3º do Decreto 4.572, de 15.08.2001 (DOE PR de 16.08.2001).*

Art. 9º O presente decreto entrará em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º.07.2001.  
Curitiba, 29 de junho de 2001, 180º da Independência e 113º da República.

Jaime Lerner  
Governador do Estado

Ingo Henrique Hübert  
Secretário de Estado da Fazenda

Eduardo Francisco Scliarra  
Secretário de Estado da Indústria, Comércio e Turismo

Miguel Salomão  
Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral

Joel Geraldo Coimbra  
Procurador-Geral do Estado

José Cid Campêlo Filho  
Secretário de Estado do Governo

#### Comentário ACTO:

O Programa Paraná Mais Empregos foi substituído pelo Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná - PRODEPAR, tendo sido instituído por Decreto autônomo (Decreto nº 4.323, de 29.06.2001) e regulamentado pela Resolução Conjunta nº 001, de 29.06.01.

Por força do artigo 6º da Lei 13.214, de 29.06.01, aplica-se a este caso a regra do artigo 66 da Lei 11.580 e o artigo 2º da Lei nº 10.689, de 23.12.1993, in verbis:

"Art. 2º. Havendo concessão por qualquer outro Estado ou pelo Distrito Federal, de benefício fiscal ou financeiro relativo ao ICMS, do qual resulte redução ou eliminação direta ou indireta da respectiva carga tributária, com inobservância da legislação federal que regula a celebração de acordos exigidos para tal fim, e sem que haja a aplicação das sanções nela previstas, fica o Poder Executivo autorizado a adotar medidas similares de proteção à economia paranaense."

A legislação federal que regula o assunto é a Lei Complementar nº 24/75.

**ICMS - Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná (PRODEPAR) - Regulamentação**

**Resolução Conjunta das Secretarias da Fazenda, Indústria, Comércio e Turismo e do Planejamento e Coordenação Geral nº 001/01**

DOE PR de 14.08.01

SÚMULA: Estabelece os critérios para a autorização de enquadramento no PRODEPAR.

O SECRETÁRIOS DE ESTADO DA FAZENDA, DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TURISMO E DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista o disposto no art. 2º da Lei n. 10.689, de 23 de dezembro de 1993, no art. 66 da Lei n. 11.580, de 14 de novembro de 1996, e no art. 3º do Decreto n. 4.323, de 29 de junho de 2001, que instituiu o Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná - PRODEPAR,

**RESOLVEM:**

**Art. 1º** A autorização para enquadramento no Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná - PRODEPAR, observado o contido no Decreto n. 4.323, de 29 de junho de 2001, será de competência do Secretário de Estado da Fazenda, devendo o estabelecimento enquadrado:

I - recolher, em Guia de Recolhimento do Estado do Paraná - GR-PR, o valor do ICMS Incremental de que trata o § 1º do art. 6º do Decreto n. 4.323, de 29 de junho de 2001, em duas parcelas:

a) a primeira parcela será paga no prazo normal de vencimento do imposto declarado em Guia de Informação e Apuração do ICMS - GIA/ICMS, da inscrição auxiliar;

b) a segunda parcela, no prazo de até 48 meses, corrigida monetariamente, dispensados outros encargos, que será equivalente:

1. a 30% do valor do ICMS Incremental, para os estabelecimentos localizados nos Municípios de Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais;

2. a 60% do valor do ICMS Incremental, para os estabelecimentos localizados nos Municípios de Campina Grande do Sul, Campo Largo, Londrina, Maringá, Pinhais, Piraquara, Ponta Grossa e Quatro Barras;

3. a 75% do valor do ICMS Incremental, para os estabelecimentos localizados nos demais municípios;

4. a até 75% do valor do ICMS Incremental, para os estabelecimentos fabricantes de produtos sem similar no Estado, quando localizados nos municípios referidos nos itens "1" e "2", e de até 99% do ICMS Incremental para os demais municípios, com aplicação do critério de proporcionalidade entre o total produzido e o sem similar;

II - ao estabelecimento que comprovar a aquisição de matérias-primas, insumos, partes, peças ou componentes, inclusive embalagens, correspondente a 20% do valor total das entradas desses produtos, de estabelecimentos localizados neste Estado, poderá ser autorizado prazo adicional de doze meses a cada incremento de 20% nas respectivas aquisições.

§ 1º Ao estabelecimento de caráter estratégico para o Estado, assim considerado em Protocolo ou em Acordo de Intenções, o pagamento da segunda parcela poderá ser efetuado em prazo diferenciado.

§ 2º Após a autorização secretarial será celebrado Termo Geral de Acordo de Parcelamento firmado pelo Secretário de Estado da Fazenda e pelo representante legal do contribuinte enquadrado no Programa, no qual será estabelecida a operacionalização do parcelamento, observado as condições e limites previstos no art. 3º do Decreto n. 4.323, de 29 de junho de 2001.

§ 3º Para os efeitos do § 1º do art. 6º do Decreto n. 4.323, de 29 de junho de 2001, o contribuinte deverá preencher as GIAs/ICMS das inscrições principal e auxiliar, lançando o valor referente ao valor do ICMS Incremental no campo 65 da inscrição principal e o mesmo valor no campo 58 da inscrição auxiliar, exceto quando inferior a 20% do ICMS histórico, caso em que deverá ser declarado integralmente na inscrição principal.

**Art. 2º** A ocorrência do cancelamento da autorização ao programa, importa rescisão dos parcelamentos em curso, implicando vencimento integral de todas as parcelas vincendas do imposto objeto do Programa, declaradas ou não.

**Parágrafo único** Para os fins do disposto no "caput", o termo inicial para cálculo dos valores devidos, inclusive de seus acréscimos, decorrentes de atualização monetária, juros e multa, retroagirá às respectivas datas correspondentes aos vencimentos das primeiras parcelas do ICMS Incremental declarado na inscrição auxiliar.

**Art. 3º** Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Curitiba, em 29 de junho de 2001.

Ingo Henrique Hübert  
Secretário de Estado da Fazenda

Eduardo Francisco Scliarra  
Secretário de Estado da Indústria, Comércio e Turismo

Miguel Salomão  
Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral

**Comentário ACTO:**

O Programa Paraná Mais Empregos, em função da revogação, foi substituído pelo Programa de Desenvolvimento Econômico, Tecnológico e Social do Paraná - PRODEPAR, tendo sido instituído por Decreto autônomo (Decreto nº 4.323, de 29.06.01) e regulamentado pela Resolução Conjunta nº 001, de 29.06.01.